L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

178

URBANISME

REVUE MENSUELLE ★ 17e ANNÉE ★ N° 7-8 ★ SEPTEMBRE-OCTOBRE 1946

L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI

5, RUE BARTHOLDI, BOULOGNE (SEINE) - TEL. MOLITOR 31-71 - C. CHEQUES POSTAUX PARIS 1519-97

7-8
URBANISME

NUMERO PREPARE SOUS LA DIRECTION DE PIERRE VAGO

FRANCE-UNION FRANÇAISE

PAYS ETRANGERS

EDITION FRANÇAISE

ABONNEMENTS (UNE ANNEE, SIX NUMEROS) FRANCE ET UNION FRANÇAISE : **1.150** FRS ★ BELGIQUE : **575** FRS BELGES. AUTRES PAYS : PLEIN TARIF : **1.350** FRS ★ DEMI TARIF : **1.250** FRS ★ LE NUMERO : FRANCE : **350** FRS ★ AUTRES PAYS : **380** FRS.

STUDIO AA ET PUBLICITE : DIRECTEUR A. MARGUERITTE.


LAQUE MATE LAVABLE
SILIMAT
POUR L'EXTÉRIEUR
POUR L'EXTÉRIEUR
PEINTURE PETRIFIANTE
SILEXORE

Il va de soi que lorsque nous parlons d'Urbanisme, nous n'entendons pas désigner par cette expression malheureuse des élargissements de rues, des aménagements de places, le tracé de la voirie d'hypothétiques quartiers « d'extension », la mise en valeur « pittoresque » d'un monument historique.

L'Urbanisme est toute autre chose. C'est l'aménagement du territoire national : l'exploitation rationnelle de nos richesses naturelles, l'organisation moderne de notre équipement industriel, de nos voies et moyens de communication et de transports, de la structure de notre agriculture.

L'Urbanisme, c'est encore l'étude des agglomérations humaines, l'orientation de leur évolution, l'organisation harmonieuse des unités qui les composent.

C'est déterminer la structure du cadre permettant à ces unités, à ces groupes d'unités de vivre et de s'épanouir dans les meilleures conditions ; les doter d'un équipement social digne de notre temps ; c'est créer les conditions les plus favorables au plein épanouissement de la personne humaine.

L'Urbanisme, c'est l'établissement des programmes à long terme permettant de traduire les intentions en réalités concrètes et vivantes ; c'est la recherche des moyens d'y parvenir ; c'est la revision des lois et des notions qui s'y opposent ; c'est la mise au point des textes et des organismes administratifs nécessaires.

*

Il ne semble pas que notre Urbanisme « officiel » conçoive son rôle et sa mission de cette manière. Nos plans manquent à la fois de cette base solide qu'est une doctrine sérieusement réfléchie et mûrie, d'audace dans la conception, et de cette souplesse dans l'application qui les rend vivantes et possibles. Bâtis sur des hypothèses généralement arbitraires, ils traduisent en formes trop rigides, trop précises, des études baclées résultant d'analyses insuffisantes.

Les caractéristiques de nos plans, — ayons le courage de l'avouer publiquement, comme nous le faisons entre nous — sont le manque de sérieux et la médiocrité. Faute de plans directeurs et de programmes à l'échelon national et régional, nous sommes obligés de considérer chaque ville, chaque commune comme des entités isolées. Tenus par des délais et des conditions dont l'absurdité se révèle bien vite à l'expérience, nous travaillons dans la hâte alors que la réflexion serait indispensable, dans le découragement et le scepticisme qui, même chez les plus ardents, finissent par supplanter l'enthousiasme et la foi. Sommes-nous pessimistes ? Ce n'est pourtant pas dans notre tempérament. Sommes-nous difficiles ? C'est parce que nous sommes convaincus que la France doit faire mieux et qu'elle peut faire mieux.

*

Dans une Démocratie, l'Urbanisme ne peut être qu'une vaste œuvre collective, qui demande l'adhésion consciente et complète, la participation active de tout le peuple. Il ne peut y avoir d'Urbanisme imposé dans un pays libre.

Mais, pour obtenir de tout un peuple ce libre consentement, bien plus : cette collaboration active, il faut le former, et tout d'abord, l'informer. Or, nous nous heurtons chaque jour à l'ignorance la plus complète en cette matière, non seulement chez le « Français moyen », ce qui est naturel, mais encore chez les personnes (et les administrations) où telle ignorance est réellement inadmissible.

Une des premières choses à faire était donc l'éducation du Français en matière d'Urbanisme. Rien n'a été fait, et c'est une faute grave dont nous constatons à chaque instant les déplorables conséquences.

Notre législation est, elle aussi, pleine de lacunes, d'insuffisances et de contradictions. Si nos plans sont ce qu'ils sont, c'est bien souvent parce que notre législation, déjà désuète, ne nous permet pas de faire beaucoup mieux.

M. Prothin, Directeur Général de l'Urbanisme, indique plus loin les directives très raisonnables et très générales qu'il donne aux Urbanistes. Mais, ces directives sont-elles appliquées? Sont-elles, même appliquables ? Les difficultés auxquelles il fait une très discrète allusion, peut-on les surmonter dans l'état actuel de notre législation et dans l'état d'ignorance de notre opinion publique?

*

Nous manquerions à notre devoir en nous contentant de ces constatations négatives. Quels remèdes préconisons-nous?

Nous voudrions d'abord que cette décentralisation, dont on parle tant, devienne au plus vite une réalité : non par la suppression des inspections régionales, dont l'utilité, dans ce domaine, était incontestable ; non par le transfert (tout théorique du reste) du pouvoir de décision à des Commissions incompétentes, mais par le décongestionnement des services centraux et par l'accroissement de l'autorité, des responsabilités et des moyens des inspections régionales et des services départementaux.

Nous voudrions que l'organisme central, ainsi déchargé d'un travail qui n'était pas le sien et qui l'absorbait entièrement, accomplisse enfin sa mission véritable : la définition d'une doctrine, l'étude d'un programme et d'un plan directeur national (qui seraient complétés et précisés à l'échelon inférieur par les programmes et les plans directeurs régionaux, dans lesquels devraient s'intégrer tous les plans intercommunaux ou communaux) ; la mise au point d'une législation permettant la réalisation de ces plans et programmes, et d'une politique de l'urbanisme, dont la première manifestation devrait être une vigoureuse campagne d'information et d'éducation de l'opinion publique.

Nous n'indiquons là que les grandes lignes d'une réforme que nous estimons indispensable ; nous avons volontairement laissé de côté de nombreux aspects du problème de l'Urbanisme français (en particulier la regrettable confusion qui s'est établie entre Urbanisme et Reconstruction), qui nous auraient entraîné trop loin.

On objectera : Il est trop tard. Non, il n'est jamais trop tard. Mais, il n'est que temps !

PIERRE VAGO.

URBANISME ET RECONSTRUCTION

PAR ANDRE PROTHIN

Pour traiter de l'Urbanisme français en 1946, il est indispensable, avant toute chose, de brosser même à large trait, le tableau de nos cités en ruines, de nos usines dévastées, de nos ouvrages détruits, de nos ports, de nos gares anéantis.

C'est bien, en effet, sur une France crucifiée que nos urbanistes doivent maintenant se pencher avec une affectueuse sollicitude comme sur une grande blessée qui revient de loin, de très loin.

C'est dire que les problèmes qui se posent ne sont pas des problèmes d'école, et que les solutions à y apporter ne peuvent être des vues de l'esprit.

Plus que partout ailleurs, ces solutions seront humaines ou ne seront pas, car les Français sont, eux aussi, des blessés au moral comme au physique. Après avoir supporté durant cinq années une occupation étrangère aussi cruelle que pesante, ils n'accepteront de nouvelles disciplines que lorsqu'ils en auront bien compris la nécessité impérieuse et à la condition qu'il n'en résulte aucun retard, même seulement apparent dans la reconstruction.

D'une part donc, des contingences matérielles particulières, dues surtout à l'ampleur et à la dispersion des destructions, d'autre part, un climat sinon difficile, du moins délicat, voilà ce qui caractérise essentiellement les conditions dans lesquelles travaille actuellement l'urbaniste français.

Sur les 9.700.000 immeubles qui existaient en France en 1939, 1.900.000 ont été touchés par la guerre ; 500.000 d'entre eux sont complètement détruits.

Des centaines de milliers de Français après avoir tout perdu ont passé les deux derniers hivers sans chauffage, dans des abris plus que précaires, dans des baraquements en bois vert, ou entre des murs branlants.

Ils ne peuvent plus, ils ne veulent plus attendre ; la mortalité infantile est trop forte ; nos sanas, ceux qui nous restent, n'ont jamais été si combles.

Les urbanistes français qui ont la tâche de reconstruire ces villes et ces villages se trouvent devant un problème tout-à-fait différent de ceux que posent la naissance d'une ville nouvelle dans un pays vierge ou le développement normal d'une cité. Et, pendant des années, c'est vers la reconstruction qu'ils devront porter tous leurs efforts. Les hommes qui attendent une maison ont beaucoup souffert ; ils souffrent encore et la confiance qu'ils nous gardent est une confiance à terme. Ils veulent bien admettre qu'une maison claire, ensoleillée, confortable, est préférable à un taudis ; ils comprennent que leurs enfants se développeront mieux sur un stade ou dans un parc bien aéré que sur le trottoir d'une rue étroite, mais ils savent aussi et ils sentent bien plus profondément qu'une maison, même inconfortable vaut mieux que pas de maison du tout.

Et lorsque dans un congrès autour d'une table, on discute de la reconstruction, ce sont des choses qu'il ne faut pas oublier.

L'urbaniste français de 1946 doit être objectif, efficace, rapide et humain. Finies les discussions byzantines, périmées, les querelles de chapelle, dépassés les projets d'écoles, inutiles les constructions dans l'abstrait.

Demain, avec ou sans plans d'aménagement, nos terrassiers et nos maçons ouvriront les chantiers de la reconstruction et commenceront leur travail. Il faut que nous, nous ayons fait le nôtre auparavant.

C'est dans ces conditions que nous nous sommes attelés à l'ouvrage.

Sur les 1.813 communes françaises particulièrement sinistrées, 320 ont un plan d'aménagement et de reconstruction définitivement approuvé après enquête publique, 601 ont un plan pris en considération sur lequel le Conseil Municipal et les différents Services Publics intéressés sont d'accord, le plan des 892 autres en sera au même point d'avancement d'ici la fin de l'année.

Tous ces plans ne sont pas parfaits certes, mais malgré ce que l'on a pu dire jusqu'ici ils constitueront tous pour le développement des cités à reconstruire un guide assurant aux collectivités et aux particuliers un minimum de garantie dans le développement des agglomérations. En effet, un plan d'aménagement n'est pas fait pour la vaine satisfaction de son auteur, mais pour permettre, en se réalisant, le plein épanouissement physique et moral des habitations de la cité.

Il est étudié pour être réalisé. Par conséquent, pas d'opérations spectaculaires. Voir grand, ne veut pas dire voir trop grand, il faut surtout voir juste, c'est-à-dire rester à l'échelle humaine. Cependant, ce plan qui sera le guide de la reconstruction et du développement de la cité doit contenir toutes les opérations qu'il est raisonnable de prévoir, même s'il ne s'agit pas de réalisations immédiates ; il doit ménager l'avenir tout en respectant les témoins d'un passé proche ou lointain lorsque ce passé est respectable. Sans pitié pour les taudis tueurs d'hommes, l'urbaniste doit, par contre, ménager, sauvegarder et mettre en valeur tout ce qui peut rappeler aux Français la grandeur de leur histoire, la douceur et la beauté de leur pays.

En apportant l'ordre et l'harmonie dans le développement et dans la reconstruction de la cité, l'urbaniste y combattra le gaspillage, l'ambiance inhumaine et la misère. Le gaspillage des heures perdues par l'employé et l'ouvrier dans les transports en commun qui relient, mal d'ailleurs, les lieux de travail et les pavillons disséminés dans nos banlieues : le gaspillage des kilomètres de conduites de toute nature établies pour desservir ces mêmes pavillons.

Il combattra l'ambiance inhumaine de nos villes ou l'homme astreint dans son travail au rythme implacable de la chaîne ne trouve pas le repos nécessaire dans un logis exigu et bruyant.

Il combattra la laideur de nos cités, conséquence obligatoire d'un particularisme étroit, d'un désordre des volumes et des styles et de l'absence totale de directives générales.

L'urbaniste ne fera pas de zonage social. C'est dans la fusion des classes que se scellera entre les habitants de la ville une nouvelle fraternité. Le quartier résidentiel ne s'opposera plus au faubourg populeux.

Il distinguera les fonctions fondamentales de la cité. Il est des zones calmes où la vie s'écoule sagement au rythme naturel de l'homme et des zones de fièvre élues par la machine : quartiers résidentiels, zones d'affaires, emprises de voies à grande circulation. L'urbaniste construira donc des zones vouées à l'habitation, à la circulation lente, au travail silencieux, isolées par des espaces verts, des artères à grand trafic qui seront disposées pour les communications de ville à ville et pour la desserte des zones industrielles et des centres d'affaires.

Le ciel, c'est le seul morceau de nature laissé au citadin. Dégagés dans toute la mesure du possible des servitudes de l'alignement, les immeubles d'habitation pourront alors plus facilement dispenser à chacun de ces habitants son morceau de ciel et sa part de rayons de soleil.

Construira-t-on à hauteur ou à rez-de chaussée ? Je pense plus que jamais qu'une telle question ne peut être posée sous cette forme. Le Français s'accommode mal des solutions systématiques.

L'urbaniste, dans l'étude et dans la préparation des règlements de construction, devra tenir compte à la fois du site pris dans son sens géographique, des habitudes et de l'activité propres aux différentes catégories d'habitants, enfin de la contexture des différents réseaux d'équipement pré-existants, ou ayant échappé aux destructions.

En tout état de cause, l'édification des constructions en hauteur n'aura pas pour effet d'accroître le peuplement, mais de permettre une distribution plus économique des services communs, et d'augmenter l'étendue des espaces libres.

Le mélange sur une même voie, de véhicules de vitesses différentes est une cause de gaspillage d'énergie, les plus lents gênant les plus rapides, et un risque permanent d'accident.

Les voies réservées à la grande circulation, en ville, et de ville à ville, seront donc spécialisées par genre de locomotion : automobiles rapides et poids lourds, et doublées éventuellement de pistes ombragées pour les voitures hippomobiles et les bicyclettes.

L'arbre dont la faculté naturelle est de vivre en groupe dans les espaces verts, a sa place, même isolé ou en petits massifs, dans tous les quartiers.

Il sera d'ailleurs largement utilisé pour séparer les quartiers d'habitation des zones industrielles les plus proches. En ce qui concerne ces dernières, il est indispensable qu'elles soient traitées par l'urbaniste non pas certes comme des secteurs qu'on place sur le plan lorsqu'on y aura prévu tout le reste pour les mettre quelque part, mais bien au contraire, en tenant le plus grand compte de la part importante qu'elles prennent dans l'activité de la cité et des besoins qui leur sont propres. Le zonage industriel se justifie, en effet, par une double considération d'économie et de salubrité. Rassemblée dans la zone la mieux pourvue en voies d'eau, de terre ou de fer, autant que possible le long de ces voies, l'exploitation des services communs pourra s'y faire dans les meilleures conditions, qu'il s'agisse de distribution d'énergie, de stockage, d'évacuation des résidus ou de protection contre l'incendie. En aidant à l'établissement d'usines modernes et bien desservies l'urbaniste facilitera la solution du problème capital pour notre pays de l'augmentation de la production industrielle française. En outre, le zonage industriel aura incontestablement pour effet de circonscrire les inconvénients actuellement attachés aux usines (bruits, fumées, odeurs, pollution des eaux...).

L'homme passe en dehors de son habitation la moitié de sa vie consciente. Il importe que l'usine, l'atelier, le bureau soient aménagés de telle sorte que le travail s'y accomplisse facilement, joyeusement et avec le minimum de risque pour la santé des travailleurs. Aucune considération de rentabilité ne peut prévaloir contre cette nécessité. L'usine doit être claire, aérée ; des espaces verts plantés doivent l'entourer. Le quartier industriel ne doit pas être triste.

C'est en possession de ces directives que quatre cents Urbanistes français sont maintenant au travail sur l'ensemble du territoire. Avec la diversité de leurs moyens, de leur tempérament et de leur talent, ils savent bien tous qu'ils sont à la pointe du combat que la France livre pour son relèvement. Ils ne failliront pas à leur tâche.

ANDRE PROTHIN.
Directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitation et de la Construction.

A LA RECHERCHE D'UNE LÉGISLATION URBAINE

PAR ANDRE MENABREA

Nous avons là, sous les yeux, la plupart des lois et décrets qui constituent en notre pays les instruments juridiques de l'urbanisme. La première est la loi du 14 mars 1919, suivie cinq ans après de la loi du 19 juillet 1924. Toutes deux posent, enfin, le principe que les villes ne peuvent pas être construites sans ordre, sans direction.

Puis, leur succèdent, et particulièrement dans les années qui ont précédé la guerre, des décrets par convois qui ne laissent plus la moindre question sans l'aborder : Protection contre les abus de l'affichage, Servitudes de visibilité, Logement des travailleurs agricoles, Exonération d'impôts fonciers, Organisation de Caisses de crédit, etc..., etc...

Malheureusement, quand on examine ce qu'il y a dessous les titres, on découvre qu'aucun de ces textes ne prétend à l'efficacité. En raison même de leur nombre, de leur prolixité, ils se suivent, se répètent, s'opposent, se contredisent parfois.

Aucun ne possède cette concision lumineuse qui commande l'obéissance : caractère nécessaire des lois que l'on devrait toutes pouvoir inscrire, comme le Décalogue, sur des tables d'airain.

Si l'on s'était borné, en effet, à celles qui s'imposent par leur évidence même, on n'aurait pas eu à régler chaque cas particulier. Mais, pour nos législateurs d'occasion, l'urbanisme n'était qu'une mode à laquelle on se soumettait sans croire à sa durée; et chaque gouvernement, sans conviction, apportait sa pierre au monument dont nul architecte n'avait tracé le plan. Ces lois n'avaient pas d'autre valeur que celle de simples conseils. Les préfets, les maires, chargés de les appliquer, ne prenaient pas la peine de les lire. D'ailleurs, chacune d'elles contenait ordinairement un article qui annulait tous les autres, renvoyant pour leur accomplissement à un règlement d'administration publique qui ne venait jamais. Or, qu'est-ce qu'une loi que personne n'est chargé d'imposer, et qui ne prévoit aucune sanction?

Dans la vie privée, l'irrésolution, l'indécision, sont de graves défauts; dans la direction des affaires publiques, elles sont des crimes : elles conduisent à des désastres qu'on met ensuite, quand on y parvient, des siècles à réparer.

Comment expliquer, alors, cette incapacité persistante où nous avons été, où nous sommes encore, de fonder une législation qui, préservant les grandes œuvres du passé, interdisant les œuvres détestables du présent, eut augmenté, de génération en génération, le patrimoine de la nation?

Nous n'avons pas eu cette législation parce que la nôtre essaye vainement de concilier avec les droits primordiaux de la vie la pensée, qu'elle a prise pour guide et qui les méconnaît, celle des patriciens de Rome, ingénieux à se créer des privilèges qui soumettaient l'Etre à l'Avoir, et à les représenter comme indispensables à la solidité de l'Etat.

Pour eux, les esclaves et la plèbe ne comptaient guère. Leur avidité insatiable faisait les lois, gouvernait le Sénat. Leur industrie était l'usure. Possédaient-ils un terrain nécessaire aux occupations habituelles des citoyens, ils ne se résignaient point à le céder, mais ils lui conféraient le caractère inaliénable de la propriété publique ; et ils en tiraient ainsi des revenus qui s'accroissaient avec la puissance de l'Empire. Leur propriété n'avait plus ni devoirs, ni limites. Tout lui appartenait : la terre, l'eau, l'air et la lumière.

Notre première tâche est, alors, de revenir à des principes plus conformes à la nature des choses et de remettre l'Etre à son rang : le premier.

D'ailleurs, la Propriété, ramenée en-deça des barrières qu'elle n'aurait jamais dû franchir, loin de s'affaiblir, se fortifie ; elle rentre dans un inexpugnable asile. Elle a pu, en dépit de ses excès, maintenir longtemps son pouvoir usurpé tant que l'Etat fût son complice ; mais quand il a cessé de l'être, il lui a fait payer cher son appui, et on a abouti a la situation actuelle où la Propriété devenue l'ennemi commun, attaquée de toutes parts, s'anéantit, amincie, dans la rencontre de deux masses de directions contraires.

C'est, évidemment, quand même un grand effort de rompre avec des erreurs si longtemps suivies, mais il faut s'y résoudre. Impossible de l'éluder sous peine de courir aux catastrophes dont nous maintiendrions les causes et qui sont en suspens sur nos têtes.

Toutefois, pour nous conseiller dans cet ouvrage, nous ne sommes dépourvus ni de précédents, ni d'exemples à méditer.

Il serait fort étonnant, en effet, que remontant au-delà du droit romain, les Grecs qui ont été nos maîtres dans l'art de composer nos pensées ne l'aient pas été aussi dans l'art de composer les villes. Si celles fondées par eux sur le pourtour de la Méditerranée orientale et jusqu'au cœur de l'Asie Mineure n'avaient pas été saccagées par les invasions successives des Arabes, des Turcs, des Tartares, des Mongols, de Gengis-Khan, de Timour-Lenk de sinistre mémoire; avant eux déjà, de Chosroës qui ne laissa pas pierre sur pierre de la splendide Antioche, nous n'aurions, il est certain, qu'à adapter aux conditions de notre climat les modèles qu'ils nous auraient laissés.

Mais, à défaut des choses elles-mêmes, nous avons du moins les écrits qui nous disent les règles qu'ils avaient suivies : Platon dans « Les Lois », dans « La République »; Aristote dans sa « Politique ». Tous deux nous donnent à ce sujet des renseignements concordants : Les Grecs admettaient la hiérarchie des sites et la regardaient comme la condition essentielle de l'ordre et de la beauté. Appartenaient à la Cité les sommets consacrés aux temples des Dieux; on disposait sur les collines intermédiaires les places de la liberté et les édifices publics. Les marchés occupaient dans la plaine l'emplacement le plus facile d'accès aux produits de la campagne et de la mer; et, quand tous les services de la communauté, religion, administration, étaient pourvus, les résidences particulières s'installaient où l'activité de leurs habitants les portait. Ce peuple intelligent, si indiscipliné qu'on nous le représente, comprenait que la fortune des citoyens n'est jamais si assurée du lendemain, si bien garantie que dans la prospérité générale.

Le Moyen-Age, par sentiment, a suivi les mêmes lois. Paris, Saint-Denis, Amiens, Reims, Laon, Chartres, Beauvais, Bourges, Metz, Strasbourg et les milliers de bourgades qui se sont donné de si merveilleuses églises ne les auraient pas toutes si heureusement placées si elles avaient dû pour les situer entrer en ces lentes contestations, en d'interminables procès. Mais, personne n'osait disputer l'île ou le promontoir au-dessus de la vallée que, pour célébrer son culte, Notre-Dame s'était choisi. . .

Si donc notre droit actuel, querelleur, chicanier, avait été en vigueur à ces époques-là, la France n'aurait jamais reçu la parure de ses cathédrales ; l'architecture, la sculpture, eussent été frappées d'interdit, et avec elles les autres arts.

Nous allons apprendre des Grecs encore son étonnante valeur politique. Regardez sur la carte l'empire d'Alexandre! Vous savez qu'il l'a conquis en deux batailles, celle du Granique et celle d'Arbètes, qui ont duré le temps d'une charge de la phalange. Y a-t-il proportion entre ces évènements et l'immensité de leurs résultats? Cet empire, tenu par quarante mille Macédoniens, comprenait l'Egypte, la Cyrénaïque, la Palestine, la Syrie, la Perse. Il touchait au Nord à la mer d'Aral, atteignait les premiers contreforts de l'Himalaya, les défilés qui sont les portes de la vallée du Gange. Il avait à l'Est l'Indus pour frontière.

Il fut tranquille cependant tant qu'Alexandre vécut, et, même après sa mort, Alexandre continua à régner par le souvenir de ses bienfaits.

Quels bienfaits?

Alexandre-le-Grand avait conçu un mangnifique ensemble de villes, reliées entre elles par des routes, qui reconciliait par l'activité créatrice, des peuples indomptables.

Nous ne croyons pas, pourtant, qu'on doive lui attribuer le mérite de ce chef d'œuvre inégalé. Où ce jeune homme aurait-il pris l'expérience et l'audace de si vastes projets? Il avait pour maître Aristote qui vivait encore et qui, même, lui survécut. Il lui écrivait, lui demandait comment gouverner tant de races diverses.

Aristote pouvait-il négliger cette occasion de réaliser les constructions idéales qu'avait conçues son génie?

Il lui répondait, donc, que la politique avait pour objet le bonheur du plus grand nombre, qu'il fallait organiser la paix par le travail, unir les contrées par les échanges des idées et des biens, créer des villes, foyers d'études et de commerce. Il lui recommandait d'établir des lois qui ne s'inspirassent que de l'intérêt général et auxquelles les vainqueurs montreraient plus d'obéissance encore que les vaincus.

Toutes ces villes ont été anéanties et, avec elles, les régions qu'elles vivifiaient. Mais, il reste leurs sites qu'il n'a été au pouvoir d'aucun envahisseur de faire disparaître. Ils suffisent à nous montrer que les Allemands se flattent énormément quand ils se donnent pour les initiateurs de la Géopolitik :

Alexandrie, aux bouches du Nil, était le rendez-vous de trois continents : l'Europe, l'Afrique, l'Asie.

Alexandrie, au fond de son golfe, le nœud de toutes les routes qui, à travers les défilés du Taurus, vont de la Méditerranée à la Mer Noire, et de la Méditerranée à l'Euphrate, au Golfe Persique.

Enfin, à l'autre extrémité, au seuil des déserts, Samarcande commandait les steppes parcourues par les tribus nomades, d'où allaient fondre quelques siècles plus tard les terribles invasions mongoles. Chacune avait sa fonction. Toutes étaient regardées comme les membres d'un même corps qu'animait la même volonté.

Alexandrie devint rapidement la reine de la Méditerranée, la ville la plus belle, la plus riche, la plus peuplée de l'Orient. Elle avait ses quartiers spécialisés : celui du commerce avoisinant le port fluvial et le port maritime; celui des musées, des bibliothèques, moyens de gouvernement ; des jardins, des promenades, des temples, des monuments.

Les maisons étaient reliées par des portiques qui mettaient le passant à l'abri des ardeurs de l'été. La circulation était établie sur les données de la géométrie. La science était la souveraine de cette cité.

Il y avait donc un droit accepté qui n'était pas le fait d'un despote, ni l'expression de la volonté capricieuse d'un tyran, mais que le raisonnable intérêt public, seul, avait dicté.

N'en savons-nous pas assez pour le recomposer? D'autant que nous pouvons appuyer ces exemples que le lointain efface d'autres plus récents, plus proches de nous, qui en attestent la valeur inchangée. Bonaparte, au Caire, quand il créa l'Institut d'Egypte, ne fit que recommencer Alexandrie ; et Lyautey, au Maroc, que continuer Bonaparte.

Qu'aurions-nous à y ajouter? Les prescriptions pour la santé publique, que Pasteur nous a données.

Puis, nous pourrions encore emprunter au Code rural, en faveur des humains, les mesures qu'il prend pour la protection des plantes. On ne dispose jamais une vigne, amante de la lumière, au versant nord d'un côteau; on ne tolère jamais une haie mal élaguée, une rangée de saules ou de peupliers à la bordure méridionale du champ où l'on sèmera du blé.

Nous devrions savoir de même qu'un malade ne peut pas guérir, qu'un enfant ne peut pas grandir, être gai, devenir plein de force, de santé, dans un appartement obscur.

Les croisades de l'air pur attestent sans doute d'excellentes intentions; elles n'en sont pas moins l'implicite aveu que nos villes sont inhabitables aux saisons extrêmes de l'année.

Or l'air, don gratuit du ciel, ne nous est pas indispensable seulement 15 ou 30 jours par an, mais 365 et 366 les années bissextiles, et 1.440 minutes par chaque 24 heures. Respirer est le besoin le plus immédiat, le plus essentiel, le plus constant de l'homme. Nos villes, agglomérations d'immeubles de tailles inégales, adossés hargneusement les uns aux autres, sans aucun souci d'orientation générale, nous le mesurent avec parcimonie. Serait-il si difficile de les soumettre à la loi du soleil, d'incorporer l'ombre à l'édifice, de lui assigner une limite qu'elle ne devrait pas dépasser par exemple, à Midi, au moment des équinoxes.

Quand la Convention Nationale décréta un système de poids et mesures qui prenait pour base la longueur du méridien terrestre, les nations voisines tournèrent en ridicule qu'on fit tant d'embarras pour un si mince objet. Une à une, depuis, elles ont reconnu l'utilité pratique de cette précision. C'est le même ordre qui régit le cours des astres et les choses de la terre. Il n'est point absurde que le soleil qui règne sur les champs, sur les forêts, règne aussi sur nos places, sur nos maisons; qu'il fixe la hauteur, les volumes qu'il convient d'accorder à nos habitations, les surfaces de nos rues, de nos cours, pour que nous ne reconstruisions pas, stupidement, plus de taudis que nous en abattons.

Tous les éléments du droit nouveau sont donc assemblés et connus. Il ne nous reste pour le décréter qu'une limite dans le temps à nous donner à notre tour, comme nous en assignons une à l'ombre dans l'espace, afin de ne pas perpétuer nos hésitations, nos vaines discussions, et, parce qu'aussi nous avons la France à rebâtir.

La physionomie que nous lui donnerons servira d'exemple au monde, comme elle, dévasté. Elle rappellera sans phrases cette leçon oubliée que le bonheur et la prospérité de l'humanité sont une tâche que toutes les villes de l'Univers, suivant les mêmes lois, ont le devoir sacré de poursuivre, dans la paix, en commun.

ANDRE MENABREA.

L'EFFORT FRANÇAIS EN MATIÈRE D'URBANISME DE 1940 A 1945

PAR M. PALANCHON

Le développement de l'Urbanisme, d'une façon générale dans le monde, mais tout particulièrement en France, s'est surtout affirmé après chaque période de guerre, sous la nécessité urgente des reconstructions matérielles et morales. C'est, en effet, pour répondre à la situation créée par la première guerre mondiale, que fut promulguée la loi du 14 mars 1919, dite loi Cornudet, qui a réellement **introduit** l'urbanisme dans la législation.

Cette fois encore, aussitôt après le désastre de juin 1940, devant le bilan hâtivement dressé de tant de constructions privées ou d'ouvrages publics détruits, il est apparu aux esprits les moins prévenus que leur reconstruction ne pouvait s'envisager qu'en fonction d'un plan d'ensemble rationnel, harmonieusement équilibré et rigoureusement appliqué, et pour cela il fallait assigner aux disciplines de l'Urbanisme un rôle primordial.

Un réveil et un essor nouveau de l'Urbanisme français en ont découlé. Pour permettre d'en apprécier toute l'ampleur, il n'est pas inutile de rappeler brièvement quelle était la situation à la veille de la guerre.

Au premier texte de base, loi du 14 mars 1919, complétée en juillet 1924, et qui s'appliquait aux plans d'aménagement de communes, étaient venus s'adjoindre la loi du 14 mai 1932, qui a créé la Région parisienne et ordonné l'établissement de son projet d'ensemble, et le décret-loi du 25 juillet 1935, qui a, sinon introduit, du moins affermi la notion des groupements régionaux.

L'application de ces lois incombait au Ministère de l'Intérieur, qui avait à cet effet institué à sa Direction de l'Administration Départementale et Communale une section de l'Urbanisme.

Mais cette législation n'offrait d'unité ni dans sa conception, ni dans les règles qu'elle permettait d'imposer. Née des circonstances, elle comportait des lacunes très graves, et ne donnait que des moyens d'action très insuffisants à ceux qui avaient la lourde tâche d'en assurer l'application. Ainsi que l'a résumé excellement le Conseiller d'Etat Henry Puget, « l'Urbanisme qui en découle reste épars dans une multitude de textes qui s'enchevêtrent en laissant subsister des trous d'ombre, en particulier quant à l'attribution ou au refus d'indemnité en contre-partie des servitudes. Au delà des obligations imparties par la loi de 19-24 et ses prolongements, il laisse hors de son emprise trop d'agglomérations et trop de bâtiments. Alors même que le projet d'aménagement doit être établi, on aboutit fréquemment encore à la carence ou aux lenteurs sans fin des Municipalités. Ce sont elles qui doivent payer la dépense ; elles sont souvent impécunieuses, plus souvent encore indifférentes, l'Etat n'octroie des subventions qu'avec parcimonie. Si les Municipalités se décident à agir, elles choisissent pour dresser les projets qui bon leur semble, la filière des contrôles avant déclaration d'Utilité publique ne remédie pas toujours au vice d'une incapacité initiale. Le Ministère de l'Intérieur voit arriver dans ses bureaux tous les projets, mais il les envisage principalement sous l'empire des préoccupations de tutelle qui lui sont propres, Le Conseil d'Etat a des vues générales, mais il est saisi bien tard, et il n'améliore que ce qu'on lui apporte. Une Direction Générale de l'Urbanisme fait défaut. L'appareil administratif et financier n'est pas exactement adapté à la tâche à accomplir ».

Il ne faut donc pas s'étonner de la médiocrité des résultats obtenus : en 1939, au bout de vingt ans, sur près de 2.000 agglomérations tenues d'avoir un projet d'aménagement l'on ne compte que 273 dossiers déclarés d'Utilité Publique, et 158 en préparation, soit 22 % seulement ; 14 groupements régionaux sont officiellement constitués et 12 en voie de préparation ; seules les études concernant l'établissement du projet d'aménagement de la Région Parisienne ont pris corps. Les Urbanistes français, au concours desquels leur pays fait si peu appel, parcourent par contre le monde et signent les plans d'aménagement de bien des villes étrangères.

Pour remédier à cette situation si déficiente, le Gouvernement avait tenté d'organiser en 1936, à la Présidence du Conseil, un Service de Coordination des Grands Travaux et de l'Urbanisme, mais cette création fut davantage une preuve du cheminement des idées qu'un acte doué de valeur pratique.

Dès le lendemain de l'Armistice, certains Préfets des départements sinistrés, se fondant sur l'article 2 de la loi du 14 mars 1919 qui leur donnait des pouvoirs étendus, se préoccupèrent des réaménagements d'ensemble, tandis que les Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées procédaient aux premiers travaux de déblaiement et de remise en état provisoire pris en charge par l'Etat. Des lois de juillet et août 1940 confirmèrent les initiatives et précisèrent les attributions.

Mais ces initiatives locales ne pouvaient suffire à résoudre des problèmes intéressant tout le territoire où plus de 300.000 immeubles se trouvaient déjà atteints, dont 80.000 environ complètement détruits. Sous l'empire des nécessités, une organisation nouvelle a dû être créée qui dans son ensemble répond à des besoins d'ordre technique indépendants d'une orientation politique quelle qu'elle soit et qui, on le verra au cours de cet exposé, sous réserve de quelques aménagements de détail destinés à la rendre plus libérale, a posé des principes qui servent encore de base au droit actuel de l'Urbanisme français. La loi du 11 octobre 1940, modifiée le 10 février 1941 et codifiée le 12 juillet 1941, crée un Commisariat à la Reconstruction, rattaché au Secrétariat d'Etat aux Communications. C'est à lui qu'incombe désormais la charge d'établir les projets de reconstruction et d'aménagement des communes sinistrées. Un décret du 7 février 1941 accélère les procédures d'instruction et d'approbation.

Le Commissaire à la Reconstruction dispose en matière d'Urbanisme de pouvoirs particulièrement étendus : c'est lui qui décide si une commune doit ou non avoir un plan de reconstruction. C'est lui qui procède à la désignation de l'Urbaniste, donne les directives, coordonne et contrôle l'application du projet. Mais, surtout, c'est l'Etat, par l'entremise du Commissariat à la Reconstruction qui prend entièrement en charge les dépenses d'établissement du projet, aussi bien les relevés des géomètres, que le travail de l'Urbaniste et celui du technicien chargé des études sanitaires parallèles et supprime ainsi un des principaux motifs de la carence des Municipalités.

Cependant, si le projet de reconstruction est ainsi étudié sous l'autorité directe du Commissaire, il ne saurait être établi sans la collaboration des intéressés. D'ailleurs, le plan ne peut être limité aux zones sinistrées : il est fonction de directives générales jouant pour la totalité du territoire communal et, pour tout ce qui reste en dehors de la zone sinistrée, ce sont les autorités municipales qui en assureront l'application. Pour assurer une liaison étroite avec les éléments locaux et régionaux, le décret du 7 février 1941 confie à un organisme départemental, intitulé Sous-Commission de la Reconstruction, le soin d'orienter et de coordonner les études poursuivies. Cette assemblée réunit sous la présidence du Préfet les principaux responsables des grands services départementaux, Ponts-et-Chaussées, Monuments Historiques, Bureau d'Hygiène, Administration des Domaines, etc... Le Maire et deux notables spécialement qualifiés y représentent les intérêts de la Commune.

La représentation des intérêts des sinistrés, à l'intérieur de cette assemblée, a été par la suite encore considérablement élargie et aujourd'hui, la Commission Départementale et locale de la Reconstruction créée par décret en date du 30 mars 1946, délègue cinq de ses membres auprès de la Sous-Commission chargée d'examiner les projets d'Urbanisme.

Du point de vue technique, le Commissaire participe activement à l'élaboration des projets par l'intermédiaire d'un Urbaniste de réputation incontestée, qui a pour une région déterminée mission permanente de le représenter et de conseiller en son nom les urbanistes chargés des projets. Ces chargés de mission ont d'ailleurs pour tâche, non seulement de conseiller et corriger les Urbanistes, mais de rapporter les dossiers dont ils ont suivi la préparation, devant le Comité National de la Reconstruction, organisme consultatif dont l'avis est requis avant l'approbation définitive des projets. C'est là que, grâce à l'autorité exceptionnelle de son Président, M. l'Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées Boutet, ont été obtenus les accords conciliant les points de vue divergents de certaines Administrations, qu'une doctrine s'est peu à peu dessinée, qu'un esprit s'est créé, conduisant tantôt à modérer tel parti trop grandiloquent, tantôt à redonner, au contraire, du souffle à un aménagement trop modeste.

A relever également une disposition particulièrement précieuse de la loi du 11 octobte 1940 - 12 juillet 1941, qui rend obligatoire la constitution en Associations Syndicales des propriétaires compris dans un certain périmètre, en vue du remembrement ou de la reconstruction, associations dont la modalité d'organisation et de fonctionnement ont été précisées par l'arrêté du 10 novembre 1941. Elles sont administréees par un bureau choisi parmi les membres de l'Association et un Directeur désigné par le Commissaire à la Reconstruction et qui exécute ses prescriptions. Divers textes de lois français avaient déjà cherché à faciliter les travaux d'amélioration urbaine en envisageant le groupement des propriétaires compris dans la zone d'influence d'une opération, mais n'étant pas obligatoire, la constitution de ces Assocaitions se heurtaient à de multiples obstacles pour satisfaire aux conditions requises à son autorisation. En prescrivant obligatoirement la constitution d'un syndicat, la loi nouvelle favorise doublement la reconstruction : l'Etat se trouve en face d'une seule personne au lieu de multiples particuliers jaloux de leurs droits, et surtout lui assure la possibilité de procéder aux redistributions parcellaires qu'impose l'application des plans de reconstruction et d'aménagement.

Tout en maintenant le principe des associations syndicales de remembrement et de reconstruction, la loi du 16 mai 1946 est venue faire une part plus grande aux sinistrés dans le fonctionnement de ces Associations. Le Bureau primitivement choisi par le Préfet est maintenant élu par l'Assemblée Générale des propriétaires et le Directeur nommé par le Commissaire à la Reconstruction remplacé par un président choisi par le bureau. Les fonctions autrefois dévolues au Directeur sont partagés entre le Président et un Commisaire au remembrement, nommé par le Ministre auprès de chaque association après avis du Maire et de la Commission départementale de la Reconstruction.

Faut-il insister sur l'intérêt que présentait déjà une telle organisation, opposant aux initiatives en ordre dispersé et souvent sans lendemain, qui seules luttaient pour la cause de l'Urbanisme pendant l'intervalle des deux guerres, un Service coordinateur qui a pu prendre en main et conduire la préparation de tout un ensemble de projets malgré les difficultés de tous ordres suscitées par l'occupation allemande.

A la veille de la Libération, plus de 600 études intéressant les localités sinistrées avaient été mises en train avec l'aide de 150 Urbanistes. Les Commissions locales et Départementales avaient donné des avis favorables pour environ 450 projets et 213 dossiers étaient définitivement approuvés, au retour des enquêtes réglementaires préalables à leur déclaration d'Utilité Publique. Au mois de mai 1944, le Commissariat à la Reconstruction, à l'occasion d'une participation très importante au Salon des Urbanistes, présentait une synthèse des efforts accomplis et des méthodes préconisées.

Mais la loi du 11 octobre 1940 - 12 juillet 1941 limitait les pouvoirs du Commissaire à la Reconstruction aux seules agglomérations déclarées sinistrées. Son action, qui était de préparer la reconstruction immobilière et industrielle entraînée par la guerre, ne s'exerçait que sur des éléments urbains dispersés. Tout au plus pouvait-il procéder avec une méthode et dans un esprit commun. L'économie des régions dans lesquelles il travaille, leurs besoins généraux, par la force des choses, restent en dehors de son œuvre, sinon de ses préoccupations.

Dans différents cas, pourtant, désireux de ne pas dissocier l'étude des quartiers détruits, non seulement de l'étude de l'ensemble de la commune, à propos duquel chaque dossier comporte au moins l'établissement d'un plan directeur, mais de l'ensemble de l'agglomération dont ils dépendaient, il a mis en chantier des projets régionaux en application au décret-loi de 1935 et fait dresser des esquisses sommaires de sujets très importants puisque s'étendant sur dix, quinze, quelques fois vingt territoires communaux.

Car le pays attend mieux qu'une reconstruction des villes sinistrées, un relèvement des ruines de la guerre : il importe d'équiper la nation en son entier pour assurer la rénovation nécessaire. Et pour cette tâche, où l'économique et le social prévalent, le Gouvernement comprend que, comme pour la Reconstruction, l'Urbanisme doit être par ses programmes, ses mesures de sauvegarde, son action coordinative, à l'origine de toute œuvre d'ampleur : la loi du 23 février 1941 institue la Délégation Générale à l'Equipement National.

Le Délégué Général à l'Equipement National était chargé d'établir un plan d'équipement de la France, et de coordonner les questions intéressant l'Urbanisme et la Construction Immobilière. Le décret du 26 mai 1946 plaçait sous son autorité toutes les Commissions qui intervenaient en cette matière et instituait un Comité National d'Urbanisme appelé à émettre son avis sur tous les problèmes relevant de l'Urbanisme communal, régional ou national. Le commissariat à la Reconstruction se trouvait également placé sous son égide pour tout ce qui concernait l'établissement et l'approbation des projets d'aménagement des agglomérations sinistrées.

Par ailleurs, la Délégation Générale, obligatoirement présente à l'établissement de tous les projets, leur assignant un ordre de priorité, veillant à leur exécution dans les conditions de l'autorisation délivrée, allait se trouver conduite, par la nature de sa mission, à codifier elle-même les règles suivant lesquelles sont délivrées ces autorisations, c'est-à-dire à assurer la législation et la direction générale de l'Urbanisme. C'est à cette tâche que M. Prothin et son principal collaborateur M. Thiebaut se sont attachés de toute leur foi et leur tenacité, et, après deux ans d'efforts opiniâtres, ont obtenu la publication de la « Loi d'Urbanisme » du 15 juin 1943.

Objet de négociations délicates entre tous les Départements Ministériels intéressés, longuement discutée et mise au point avec le Conseil d'Etat, la nouvelle loi est surtout d'organisation et de technique administrative. Nous référant encore aux commentaires si pertinents du Conseiller d'Etat Henry Puget, avec lesquels la revue « Urbanisme » en a accompagné la publication dans son numéro 89-90, nous dirons que la loi du 15 juin 1943 « fournit des moyens à l'administration ou perfectionne ceux déjà donnés ; elle institue ou accroît des services, agence ou révise des procédures, elle prépare la réalisation de travaux dont l'exécution reste cependant subordonnée à l'existence de ressources qu'elle ne crée pas ».

Consacrant les principes posés par la loi du 11 octobre 1940 - 12 juillet 1941 pour les agglomérations sinistrées, « l'Etat de plus en plus fait de l'Urbanisme sa chose ». Désormais, ce sont ces mandataires directs qui vont prendre l'initiative et la responsabilité de la constitution des groupements d'Urbanisme dont les projets d'aménagement seront établis par un Urbaniste désigné par l'Etat. Par contre, en ce qui concerne les projets communaux proprement dits, la désignation de l'Urbaniste reste une attribution du Maire, mais l'Etat se réserve cependant de guider le choix des Municipalités et demande l'agrément préalable, par l'Administration centrale, souvent mieux informée de la valeur des hommes et seul qualifiée pour établir un programme d'ensemble. L'Etat veille donc à ce que les projets soient établis et s'inquiète de leurs auteurs : en revanche, les dépenses entraînées par l'établissement de ces projets : études de l'Urbaniste, levés des plans topographiques, avant-projets d'assainissement et d'adduction d'eau, sont pour la totalité supportées par lui. Les projets sont payés par l'Etat : cette disposition et celles relatives à l'établissement des projets eux-mêmes sont pièces maîtresses du nouveau « Droit de l'Urbanisme ». » Là où le besoin s'en fait sentir, des projets verront le jour ».

Reprenant l'esprit des décrets de 1935 sur les Plans Régionaux, la loi Prothin dégage par ailleurs clairement la notion d'urbanisme par groupement de communes ou par régions, et pose le principe qu'à l'inverse du système adopté par les lois de 19-24 prenant pour base l'autonomie communale, les plans d'ensemble doivent précéder les projets communaux particuliers ; ces derniers auront à respecter les prescriptions figurant dans le projet du groupement.

Cette obligation pour l'Etat de prendre en charge l'établissement des projets d'aménagement et d'assumer la coordination générale des questions qui intéressent l'Urbanisme en général et la construction immobilière, a été définitivement reconnue par une Ordonnance du Gouvernement Provisoire en date du 16 novembre 1944, créant un Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

Jusqu'à la publication de la loi du 15 juin 1943, il n'existait pas de Services d'Etat chargés de veiller à l'application de la législation relative à l'Urbanisme. Ce dernier n'était pas considéré comme une spécialité ainsi que le sont l'Enseignement, les Travaux Publics ou l'Agriculture ; les intérêts généraux que recouvre la notion d'Urbanisme étaient confiés aux autorités Administratives au même titre que le contrôle de l'activité générale des collectivités locales.

Les dispositions de la loi nouvelle qui ont été maintenues en vigueur après la Libération sous réserve d'adaptations de détails rendant certaines mesures plus libérales ou faisant une part plus grande aux assemblées communales ou aux représentants des sinistrés, tendent au contraire à reconnaître l'autonomie de l'Urbanisme et en conséquence à en confier l'administration à des Services spécialisés.

L'Urbanisme prend rang parmi les attributions essentielles de l'Etat, comme le demandait depuis de nombreuses années les personnalités les plus diverses. Et au sein du nouveau Ministère, la place faite à l'Urbanisme est éminente, aussi bien au point de vue de l'organisation administrative que des moyens d'action : opérant la fusion des attributions confiées en la matière, tant au Commissaire à la Reconstruction qu'au Délégué Général à l'Equipement National, une administration centrale est chargée à l'échelon national de la politique générale de l'Urbanisme, et des services extérieurs sont créés. Ainsi les intérêts importants que recouvre l'Urbanisme ont une représentation sur l'ensemble du territoire.

En bref, l'organisation française présente de l'Urbanisme est la suivante :

1°) Des services responsables ;

- a) Une administration centrale : la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitation et de la Construction fonctionnant à Paris sous l'autorité directe du Ministre. La compétence de cet organisme s'étend à toute la France, qu'il s'agisse de communes sinistrées ou non. C'est cette Direction qui est responsable des projets d'aménagement de groupements d'Urbanisme ou communaux et des projets de reconstruction. C'est elle qui, sans se substituer à aucun des départements ministériels compétents, est chargée de maintenir ou de rétablir l'harmonie entre les projets des diverses administrations et de faciliter en matière d'équipement, l'établissement de programmes d'ensemble. Elle doit essentiellement faire œuvre de synthèse : or, l'Urbanisme est œuvre de synthèse par excellence.

- b) Des services extérieurs auprès de chaque Délégué Départemental de l'Urbanisme et de la Reconstruction, et ayant à leur tête un Inspecteur de l'Urbanisme et de l'Habitation.

- c) Un collège d'Urbanistes en Chef assurant la liaison entre l'administration centrale, à laquelle ils sont rattachés, et les délégations départementales. Choisis en raison de leurs compétences personnelles, les Urbanistes en Chef épaulent de leur autorité les Inspecteurs Départementaux pour animer, diriger et contrôler les Urbanistes, et s'assurent que les projets d'aménagement ou de reconstruction sont établis sans retard en accord avec les services publics intéressés. Ils agissent en tant que conseillers techniques et mandataires de l'Administration Centrale auprès des Préfets pour toutes affaires ayant trait à l'établissement ou à l'application des projets d'aménagement. Ils assureront en outre plus particulièrement la coordination nécessaire aux études ayant pour objet les groupements d'Urbanisme.

2°) Parallèlement aux services responsables des conseils :

- a) A Paris, le Comité National d'Urbanisme appelé à donner au Ministre son avis sur toutes les questions de principe intéressant l'urbanisme national, régional ou communal, et, en particulier, sur les projets de lois ou de règlements d'administration publique sur la constitution et les projets d'aménagement des groupements d'Urbanisme ainsi que pour ceux des villes importantes. Il est composé des représentants des Départements Ministériels particulièrement intéressés par de telles questions et de personnalités que leurs fonctions, leur largeur de vue ou leur haute culture générale désignent plus particulièrement pour conseiller les autorités responsables de la politique générale de l'Urbanisme.

- b) Dans les départements, les Commissions Départementales d'Urbanisme, « conseils » des Préfets et des Inspecteurs d'Urbanisme, réunissant les personnalités les plus qualifiées, soit par suite des fonctions qu'elles exercent dans les départements ou dans une commune, soit en raison des attaches qu'elles ont avec le pays et de l'intérêt qu'elles ont manifesté en faveur de la vie locale.

A la volonté de coordonner telle qu'elle vient de nous apparaître au cours de cet aperçu de la nouvelle organisation administrative de l'Urbanisme, s'ajoute pour la mise en œuvre du système, un renforcement des moyens mis à la disposition des Services chargés d'en assurer le fonctionnement. Le champ géographique des études s'élargit ; il a été dit plus haut comment la loi pourvoit d'office à l'exécution de certains projets. Les mesures de sauvegarde avant approbation des projets, instituées dans le cadre de la Région Parisienne et des projets régionaux par les décrets-lois de 1935, sont perfectionnées et étendues et s'appliqueront désormais en cours d'étude de tous projets de groupements ou de projets communaux.

La loi du 15 juin 1943 précise le régime des zones et des servitudes ; désormais, il est possible de prescrire par un projet d'aménagement un genre d'occupation ou un mode spécial d'habitat pour tel ou tel quartier, et même d'interdire toute construction.

La nouvelle loi pose le principe que la servitude n'entraîne pas d'indemnité. C'est la maxime générale, mais l'indemnité sera due, quelle que soit la servitude, si de cette servitude résulte une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, actuel, matériel et certain.

Les servitudes sont créées par les projets d'aménagement. Mais, innovation essentielle du nouveau droit de l'Urbanisme français, une obligation nouvelle existe désormais en dehors de tout projet : l'ordonnance du 27 octobre 1945, reprenant le principe des dispositions proposées par le Titre VIII de la loi du 15 juin 1943, généralise et exige le permis de construiree pour toute construction, que celle-ci soit ou non à l'usage d'habitation. Cette obligation s'impose aux services publics et concessionnaires de services publics de l'Etat, des départements et des communes comme aux personnes privées.

La délivrance du permis effectuée au nom de l'Etat dans les formes et conditions que doivent préciser divers règlements d'administration publique encore à intervenir, permet de vérifier si les travaux à entreprendre sont en conformité avec les lois et règlements en vigueur, l'alignement et le nivellement, les projets d'aménagement ; elle permet aussi de constater si ces travaux ne portent pas atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique, au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, à la conservation des perspectives monumentales ou des sites.

On conçoit facilement tout le gain que l'Urbanisme peut retirer à de nombreux points de vue de la mise en applicaton de cette ordonnance.

Sans doute les exemptions prévues restreignent par trop au gré de certains le champ d'application du permis de bâtir, mais il ne fallait pas violenter d'une façon trop systématique les habitudes, faire crier à la tyrannie ; il a été nécessaire de négocier et transiger à l'égard de certains services publics, et ces derniers ont revendiqué et obtenu en partie un régime qui ne les place pas exactement sous la règle commune. Mais un progrès certain est accompli : le temps seul et les résultats obtenus permettront d'envisager avec plus de hardiesse encore l'application d'une mesure si nouvelle en France.

Quoiqu'il en soit, l'Administration Française se trouve en possession aujourd'hui d'un mécanisme complet dont on peut sans doute encore perfectionner et assouplir certains rouages pour les rendre plus efficaces et plus rapides, mais dont l'ensemble des dispositions juridiques et administratives constitue un instrument de travail que bien des pays étrangers nous envient et cherchent à obtenir pour eux-mêmes.

D'aucuns trouveront peut-être que l'outil n'a pas encore été manié assez vigoureusement ou utilisé dans le sens voulu. Il est possible d'y apporter de nouveaux perfectionnements, il est nécessaire de le faire mieux connaître et d'obtenir une collaboration plus efficace tant de la part des grands services que de celle du public. Et certes, l'œuvre à accomplir doit être conduite en fonction des principes généraux et de conceptions qui n'ont peut-être pas été suffisamment dégagés. Au-dessus de la combinaison des procédés juridiques et de l'installation des services doit régner une doctrine. Elle n'a pu être complètement définie dans les circonstances actuelles, mais, à élaborer cette politique de l'Urbanisme bien des esprits travaillent, et combien précieux pour eux n'est-il pas de savoir qu'aujourd'hui l'outil pour réaliser est forgé. Reste à avoir la volonté de le manier et de le bien manier.

Les documents publiés par ailleurs dans cette revue permettront de juger des qualités techniques des efforts déjà accomplis. Je ne rappellerai brièvement en terminant que quelques chiffres caractéristiques : la première exposition de la Reconstruction qui s'est tenue à Paris au début de l'année, a situé l'ampleur de la tâche réservée à l'Urbanisme : 450.000 immeubles détruits dont 300.000 maisons d'habitation et environ 1.400.000 autres plus ou moins endommagés, soit près de 1/5e du capital immobilier français. A cette disparition brutale de logements, il faut ajouter la nécessité de remplacer au plus tôt au moins le double de constructions vétustes et insuffisantes. A l'heure actuelle, 1.800 communes ont été déclarées sinistrées et font l'objet de projets d'aménagement et de reconstruction confiés à 475 Urbanistes ; 250 autres études d'aménagement ayant trait, soit à des groupements, soit à des communes non sinistrées, sont également en cours. Plus de 300 projets sont définitivement approuvés et la plupart des autres études ont été au moins prises en considération, si ce n'est déjà soumises aux formalités règlementaires d'enquête.

W. PALANCHON
Architecte-Urbaniste
chargé des projets d'aménagement
du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

L'ORGANISATION DE L'URBANISME EN FRANCE

Aux termes de la législation en vigueur, certaines catégories de communes doivent obligatoirement avoir un plan d'urbanisme, d'autres peuvent en avoir un sous certaines conditions.

1. — Doivent avoir un plan d'urbanisme :

a) *Toutes les communes sinistrées, quelle que soit leur importance. Le plan d'urbanisme est alors appelé projet de reconstruction ;*
b) *Toutes les communes comptant plus de 10.000 habitants.*
c) *Les communes classées comme stations thermales ou balnéaires ;*
d) *Les communes comprises dans un « groupement d'urbanisme ».*

Pour ces trois dernières catégories, le plan d'urbanisme prend le nom de « Projet d'aménagement ».

2. — Peuvent avoir un plan d'urbanisme (*Projet d'aménagement*) :

a) *Des communes en voie d'accroissement ou présentant un caractère pittoresque, artistique ou historique ;*
b) *Les communes qui en font la demande.*

A. — LES PROJETS DE RECONSTRUCTION

Actuellement, l'effort de la France en matière d'urbanisme est presqu'entièrement porté sur l'établissement des projets de reconstruction des villes sinistrées. La tâche est considérable et absorbe tous les moyens disponibles. Les chiffres suivants la définiront mieux que tout commentaire :

550 *communes furent sinistrées en* 1940 ; 50 *entre* 1940 *et* 1944. 1.200 *entre* 1944 *et* 1945 ; *dont :* 15 *villes de plus de* 100.000 *habitants sur* 17; 21 *de* 50.000 *à* 100.000 *habitants, sur* 39 ; 154 *de* 10.000 *à* 50.000 *habitants, sur* 278 ; 1.632 *de moins de* 10.000 *habitants, sur* 37.680.

Pour chaque commune sinistrée, un urbaniste, le plus souvent architecte, est désigné par le ministre de la Reconstruction avec l'agrément du maire.

Ses études sont soumises :

1. — A l'état d'avant-projet de reconstruction :

a) *au conseil municipal élu de la commune,*
— *à une commission départementale comprenant des représentants des administrations et services publics, des collectivités publiques, des sinistrés ;*
— *au préfet pour les communes de moins de 10.000 habitants et au ministre de la Reconstruction pour les villes de plus de 10.000 habitants qui prennent l'avant-projet en considération.*

2. — A l'état de projet :

— *à la population de la commune, par enquête publique,*
— *au conseil municipal,*
— *aux chambres de commerce, d'agriculture, de métiers,*
— *aux services techniques des différentes administrations intéressées,*
— *au préfet et au ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme et au ministre de l'Intérieur, selon que la commune a moins ou plus de 10.000 habitants, en vue de l'approbation et de la déclaration d'utilité publique du projet.*

Les projets sont dès lors exécutoires.

En outre, pour permettre d'entamer, sans attendre l'issue définitive de cette procédure, des travaux de reconstruction, il est possible, lors de la prise en considération, de déclarer d'utilité publique et d'urgence des opérations partielles d'intérêt public figurant aux projets de reconstruction, et à l'encontre desquelles aucune opposition ne s'est manifestée de la part des collectivités et services publics.

Entrepris dans les cas les plus urgents, les projets d'aménagement à l'étude sont beaucoup moins nombreux et n'en sont encore, pour la plupart, qu'aux premiers stades de la procédure ; celle-ci est la même que celle suivie par les projets de reconstruction, si ce n'est que l'urbaniste est désigné par le maire et agréé par le ministre, et que l'approbation est prononcée ici par décret pris en Conseil d'Etat.

170 *communes non sinistrées ont actuellement un projet d'aménagement en cours d'étude.*

B. — LES GROUPEMENTS D'URBANISME

Des communes voisines que réunissent des intérêts communs peuvent être constituées en groupements d'urbanisme sur la demande des conseils municipaux ou après leur consultation.

Un projet d'aménagement de chaque groupement d'urbanisme est établi par un architecte-urbaniste désigné par le ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

Le projet d'aménagement doit faire du groupement d'urbanisme une unité organique avec des éléments essentiels : voirie, espaces libres, zonage, installation de services publics, etc..., prévus en fonction de la communauté d'intérêts qui a provoqué la constitution du groupement.

Les projets d'aménagement des communes qui constituent le groupement sont établis en harmonie avec le projet d'aménagement de ce groupement.

Les communes, les administrations, les services techniques intéressés sont consultés avant l'approbation du projet par décret pris en Conseil d'Etat.

90 *groupements d'urbanisme sont ainsi constitués.*

C. — L'ORGANISATION

Pour mettre en route ces études, désigner les urbanistes, suivre et contrôler le travail, leur fournir les plans nécessaires, assurer leur liaison et la coordination entre les diverses collectivités et services publics intéressés aux plans d'urbanisme, faire passer les projets par les différentes étapes de la procédure et en suivre l'application, le ministère de la Reconstruction dispose :

1. — DES SERVICES CENTRAUX

Ces services sont groupés dans la direction générale de l'urbanisme ; notamment, le service de l'aménagement du territoire et le service des projets de travaux et de remembrement.

a) Le service de l'aménagement du territoire est, *en premier lieu, chargé d'établir une politique générale de l'urbanisme et de donner des directives aux urbanistes.*

Sa deuxième tâche consiste à étudier, en liaison avec d'autres départements ministériels, les opérations d'urbanisme à caractère national telles que l'aménagement des ports et des centres industriels.

Enfin, ce service dirige l'établissement de tous les projets de reconstruction et d'aménagement. Il établit un programme des études à entreprendre, désigne les urbanistes et instruit les projets en cours d'étude.

Quatorze urbanistes en chef, rattachés au service de l'aménagement du territoire, choisis parmi les urbanistes les plus éminents, sont chargés de l'étude des questions d'ordre général ou particulier intéressant soit l'ensemble, soit seulement certaines parties du territoire.

b) Le service des projets de travaux et de remembrement *fournit les documents topographiques indispensables pour l'établissement des projets de reconstruction et d'aménagement.*

Il est chargé ensuite de coordonner les programmes d'équipement des collectivités (projets de voirie et de réseaux divers) et de donner des directives générales pour les projets d'exécution des travaux des collectivités.

Une tâche importante de ce service consiste, en outre, à donner des directives générales aux associations syndicales chargées du remembrement et à surveiller leur fonctionnement.

2. — DES SERVICES EXTERIEURS

Dans le cadre départemental, le Service de l'Urbanisme et de l'Habitation est dirigé, sous l'autorité du délégué départemental à la Reconstruction, par un inspecteur départemental de l'Urbanisme et de l'Habitation.

Les Services départementaux sont chargés :

a) *de suivre l'avancement des projets de reconstruction et d'aménagement ;*

b) *d'instruire toutes les demandes de permis de construire transmises par les maires, en liaison avec les différents services départementaux intéressés, et de vérifier notamment si les constructions projetées sont conformes aux projets de reconstruction et d'aménagement et aux différents règlements applicables (hygiène et voirie) ;*

c) *de surveiller l'activité des associations syndicales de remembrement et l'exécution des opérations de remembrement décidées.*

Enfin, bien qu'ils ne soient pas rattachés à la direction générale de l'Urbanisme, mention doit être faite des architectes en chef. Ceux-ci, assistés en général d'adjoints, sont nommés par le ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme pour effectuer les tâches ci-après dans une zone déterminée :

1. — *Conseiller l'administration et les architectes reconstructeurs en complétant et précisant les dispositions des projets de reconstruction, notamment au titre du permis de construire.*
2. — *Participer aux opérations éventuelles de remembrement.*
3. — *Veiller aux possibilités matérielles et financières de réalisation de chaque projet (action sur les prix par application de normes et types standard).*

LE REMEMBREMENT

I — ORIGINES ET CAUSES

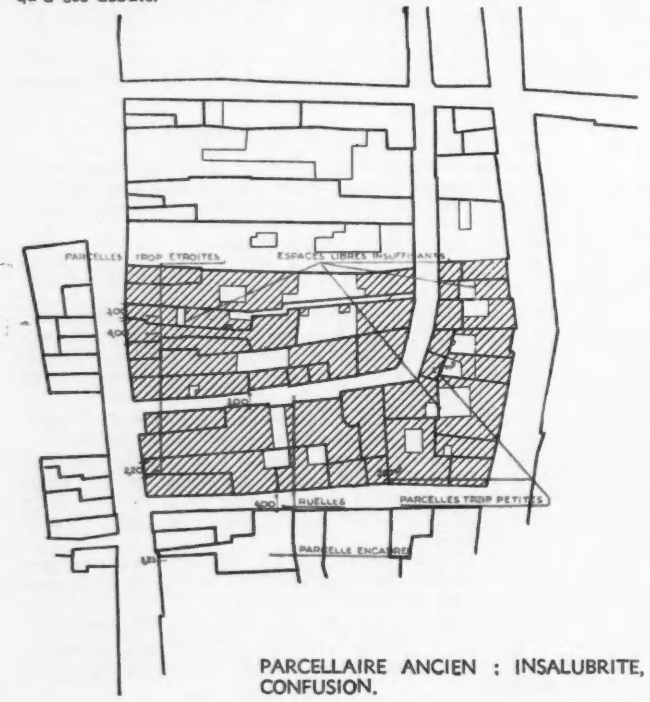
Le remembrement était peu connu jusqu'à la dernière guerre. Il s'effectuait presque uniquement dans le domaine rural. Son but était de lutter contre l'éparpillement et l'enchevêtrement des parcelles de terres divisées par les héritages et les ventes. Cette situation rendait l'exploitation onéreuse du fait des pertes de temps résultant de l'éloignement des parcelles et de l'impossibilité de cultiver mécaniquement des espaces trop petits. Ce remembrement d'abord mal vu par les cultivateurs dont l'esprit souvent particulariste s'oppose à la mise en commun des efforts et des moyens, est maintenant accepté par la plupart des intéressés qui perçoivent les économies résultant de cette opération. Les essais se développent chaque jour et s'étendront à la totalité du territoire.

Le remembrement a été également appliqué avant-guerre aux lotissements : la réalisation n'a pas toujours été heureuse. Dès que cette transformation de terrains de culture en terrains à bâtir s'est développée, il est apparu indispensable de retracer des parcelles adaptées à la viabilité, à la construction et à l'hygiène. Plus que jamais ce remembrement s'impose à l'occasion de la création de « terrains de compensation » ou de quartiers d'extension. L'obligation de l'établissement d'un plan d'aménagement pour toutes les villes et communes de France entraînera chaque fois l'établissement d'un plan de remembrement correspondant.

En ce qui concerne les villes, il était évident, depuis très longtemps, que le morcellement, l'enchevêtrement et l'irrégularité des parcelles s'augmentant au cours des siècles, entraînaient de multiples inconvénients, aussi bien au point de vue des facilités de construction qu'au point de vue de l'hygiène. Cependant l'état de fait était difficile à modifier sans d'importantes démolitions. Les démolitions étaient faites, à l'occasion, malheureusement trop rares, des opérations d'assainissement des îlots insalubres ; les destructions dues aux guerres ou aux incendies avaient déjà été utilisées pour remettre un peu d'ordre comme ce fut le cas de Rennes au 18e siècle.

La dernière guerre nous a laissé des villes soit entièrement rasées, soit souvent détruites par zones homogènes. Pour toutes ces villes, des plans d'urbanisme ont été établis. Ces plans créent dans la cité un réseau de voies plus ou moins différentes des anciennes, ces voies entourent des îlots d'une forme nouvelle. Il est inévitable de redistribuer, à l'intérieur de ces îlots, les parcelles de terrain afin qu'elles s'adaptent aux nouvelles voies. Ces parcelles devront permettre une reconstruction rapide et économique destinée au relogement salubre des sinistrés. Telle est l'idée conductrice du remembrement.

Il existe deux sortes de remembrement : individuel ou collectif. La première partie de notre étude sera consacrée au premier qui est actuellement le plus au point et le plus courant, quoique le plus délicat. Dans la deuxième partie nous parlerons du remembrement collectif qui malgré ses possibilités d'avenir n'en est actuellement qu'à ses débuts.



PARCELLAIRE ANCIEN : INSALUBRITE, CONFUSION.

II — REMEMBREMENT INDIVIDUEL

Le remembrement individuel comprend des opérations trés différentes par leur nature exigeant de ceux qui en sont chargés une parfaite connaissance de l'armature juridique de la reconstruction et des capacités à la fois techniques (architecture et géomètrie), administratives et contentieuses.

A) — OPERATIONS CONTENTIEUSES.

L'identification précise et certaine des propriétaires et des parcelles, est la première opération à entreprendre : la difficulté est de réunir les pièces d'Etat-Civil et les titres de propriété de sinistrés, dispersés par la guerre ou ayant perdu les pièces nécessaires et étant quelquefois méfiants pour tout ce qui parait toucher à leurs droits de propriété. De nombreuses recherches sont nécessaires, chez les Notaires, à l'Enregistrement, aux Contributions et aux Hypothèques. Ces opérations contentieuses sont permanentes pendant toute la durée du remembrement car des mutations se produisent, soit par décès, soit par ventes.

B) — OPERATIONS ADMINISTRATIVES.

Le remembrement étant une opération foncière qui modifie les propriétés, il est indispensable que les opérations contentieuses soient officialisées par une série de documents destinés à permettre la transcription des opérations à la Conservation des Hypothèques. Des listes précises des propriétaires et des propriétés avec tous les renseignements d'état-civil et d'origines de propriétés que ces opérations de caractère officiel comportent doivent être dressées. Ces travaux d'ordre administratif permettent l'établissement des comptes des sinistrés en ce qui concerne les valeurs de leurs terrains avant et après remembrement.

C) — OPERATIONS TECHNIQUES.

Les opérations techniques comprennent les travaux des géomètres et l'opération principale : l'établissement du plan de remembrement.

Les géomètres précisent la surface et la longueur de façade, l'emplacement et l'affectation des parcelles avant remembrement et réalisent l'implantation de la nouvelle parcelle après remembrement. De nombreux autres travaux techniques nécessitent un travail constant des géomètres attachés au remembrement.

Le plan de remembrement.

Le plan de remembrement qui est en somme le fond du plan cadastral nouveau de la ville ou des zones sinistrées comporte le meublage du plan d'urbanisme, sur le plan horizontal, et la préparation de la reconstruction, dans l'espace, en fonction des servitudes. Il doit permettre le relogement des commerçants et des habitants.

Les servitudes économiques.

Pour établir ce plan, il faut tenir compte du passé et du futur. De la vie économique du passé, il faut respecter la situation des commerces dont la localisation reste constante. Du plan d'urbanisme orientant la vie économique future, il faut déduire les nouvelles affectations à donner aux terrains placés autour des centres créés ou le long des voies destinées à devenir commerçantes. Il y a là un problème délicat, des hypothèses doivent être admises que seule l'expérience pourra vérifier.

Les servitudes du relogement.

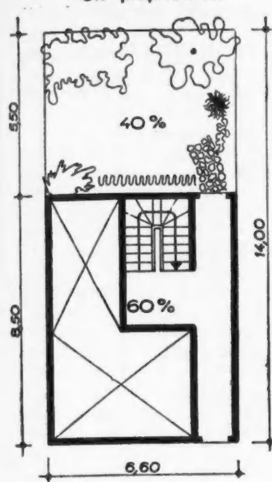
Il faudra tenir compte également des servitudes hygièniques de relogement, c'est-à-dire de la nécessité de donner à une parcelle une surface et une longueur de façade suffisantes pour qu'un immeuble minimum avec l'espace libre (cour ou jardin) correspondant puisse s'y reconstruire. Cette relation directe entre la parcelle et la constuction à y édifier montre la liaison étroite qui doit exister entre le remembreur, l'urbaniste et l'architecte, la somme de leurs travaux à tous trois étant le relogement.

La parcelle minima.

Il est en effet, évident que dans les vieux quartiers de nos villes, le morcellement des propriétés et l'extension de la construction à toute la surface disponible, ont conduit à la surpopulation et au taudis. Pour remettre de l'ordre et améliorer l'hygiène, il faut, d'une part, que l'urbaniste donne une proportion minima à l'espace libre à réserver dans chaque parcelle par rapport à la partie constuite, (cette proportion étant d'ailleurs différente dans les parcelles normales et dans les parcelles d'angle pour lesquelles l'espace libre peut être très diminué et même tendre vers zéro). D'autre part, il est indispensable de fixer la longueur de façade d'une maison destinée au commerce ou à l'habitation. Cette longueur doit permettre de placer en façade une pièce d'habitation ou une boutique normales et un couloir d'accès qui peut, à l'étage, être remplacé par un cabinet de toilette ou un W.C. Il en résulte que la longueur de façade doit-être de 6 à 7m. d'axe en axe de mitoyen. La profondeur normale d'une maison étant d'environ 8 m. 50, nous obtenons la surface construite, ce qui nous permet, en ajoutant l'espace libre proportionné, de déterminer la parcelle minima dont la surface est généralement fixée à 100m².

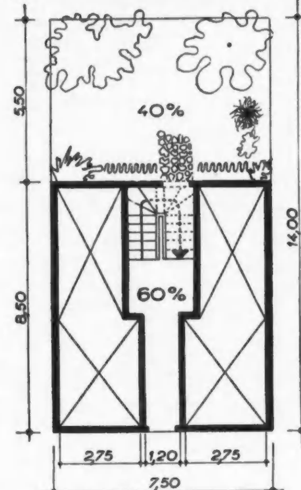
PARCELLES MINIMAS. SCHEMAS D'UTILISATION A REZ-DE-CHAUSSEE.

Un propriétaire.



Surface au sol de chacun : 53 m²

Deux propriétaires.
Un immeuble.



Surface totale : 106 m²
Un étage par propriétaire.
Surface totale au sol : 93 m² 50

Dans l'espace, la hauteur de la maison est déterminée proportionnellement à la largeur de la rue, d'une part, et à la profondeur de l'espace libre, d'autre part. Les surfaces de planchers disponibles pour le relogement des sinistrés s'en déduisent.

Cependant, et principalement dans la zone commerciale, des dérogations doivent permettre de construire des dépendances à rez-de-chaussée sur tout ou partie de la cour et une large tolérance doit intervenir en ce qui concerne les banques, garages, cinémas, grands magasins, hôtels, etc...

Mais le remembreur, ayant déterminé la parcelle minima, s'aperçoit que dans les vieux quartiers, beaucoup de parcelles avaient des dimensions inférieures à celles qu'il a déterminées. Deux solutions permettent de reloger malgré tout la plupart des sinistrés :

1°) groupement de deux parcelles appartenant au même propriétaire,

2°) immeuble commun à deux propriétaires, le terrain indivis étant formé par la réunion des parcelles de ces deux propriétaires (dans ce cas il est possible de replacer les terrains à partir de 55 m²). Pour les parcelles inférieures à ce dernier chiffre, il faudra soit vendre au propriétaire du terrain en supplément (si on en dispose), soit utiliser les terrains de compensation ou les I.S.A.I.

Les servitudes esthétiques.

En plus des servitudes économiques ou hygiéniques, le remembreur doit tenir compte des servitudes d'esthétique qui peuvent déterminer l'architecture de la façade, ce qui entraîne, pour le sinistré, la nécessité de posséder un nombre de mètres carrés de plancher correspondant à la surface de l'immeuble multipliée par le nombre d'étages imposés. Dans d'autres cas, sans fixer le nombre des étages, les servitudes esthétiques peuvent imposer un module ou même certaines longueurs de façade précises.

Balance des surfaces. - Conséquences du déficit.

Ces éléments de base étant connus, le remembreur va serrer de plus près la réalité. Il comparera la surface totale des îlots anciens à la surface totale dont il dispose maintenant et le développement total des façades anciennes et prévues. Il aura presque toujours un déficit important dans les deux cas, car le plan d'urbanisme, en élargissant les voies, en créant des espaces libres et en prévoyant l'extension des services publics, a diminué considérablement la surface et la longueur de façades disponibles pour le remembrement des parcelles commerçantes ou d'habitation. D'autre part, à l'intérieur des parcelles, le terrain à bâtir sera limité par les servitudes d'espaces libres et enfin les petites parcelles devront être augmentées pour leur donner les dimensions de la parcelle minima déterminée antérieurement.

Transferts.

Il semble alors logique d'orienter les propriétaires de maisons d'habitation vers les quartiers de compensation prévus à cet effet et où ils trouveront plus d'air, plus de place et plus de tranquillité ; certains commerces de détail pourraient également s'y transporter mais on se heurte généralement dans ce cas à l'opposition tenace de propriétaires qui n'apprécient pas les avantages qu'ils pourraient retirer de ce transfert. Il est donc nécessaire de trouver d'autres solutions..

Il est possible tout d'abord de disposer des terrains antérieurement occupés par des industries qui devront se réinstaller dans la zone industrielle et non dans la zone commerciale ou d'habitation. On peut également récupérer des parcelles occupées par des collectivités qui ont tout avantage à être transférées sur des terrains plus étendus et plus aérés, c'est le cas de certains collèges, de communautés religieuses, maisons de retraite, etc... De même certains services publics comme les établissements militaires pourront avantageusement être reportés à l'extérieur de la ville.

Hiérarchie des commerces.

Cependant ces diverses récupérations peuvent ne pas être suffisantes. Il faudra alors diminuer d'un pourcentage les grandes propriétés pouvant supporter sans grande gêne ce prélèvement afin de permettre le relogement de tous les sinistrés.

Diminutions.

Une nouvelle balance pourra alors être établie entre, d'une part, ce que l'on doit reloger, d'autre part ce dont on dispose, en tenant compte à la fois des augmentations indispensables et des récupérations possibles. Une fois la balance équilibrée, on pourra, en principe, reloger tous les anciens propriétaires qui doivent rester dans la zone envisagée. Il sera cependant nécessaire, à l'intérieur de ce périmètre de faire une discrimination entre les commerces de détail, les commerces de gros, les artisans et les professions libérales et d'établir un ordre de priorité pour l'attribution de certains terrains.

Les propriétaires qui ne veulent pas reconstruire.

Dans l'établissement de cette dernière balance il ne peut malheureusement pas être tenu compte d'un élément important, c'est-à-dire de ceux des propriétaires qui ne veulent pas reconstruire. En effet, la loi n'oblige le sinistré à déclarer formellement son intention de ne pas reconstruire qu'au moment où la période de reconstruction sera ouverte, c'est-à-dire quand le plan de remembrement sera établi définitivement. A ce moment-là des trous apparaitront dans le plan, il ne sera vraisemblablement pas difficile de les boucher mais c'est au moment où l'on prépare le plan, ou l'étude des balances fait resserrer certains et même éloigner d'autres, qu'il faudrait connaître les terrains libres supplémentaires dont on peut disposer. Cette situation provoquera inévitablement, non seulement un déséquilibre du plan mais encore des injustices et des inégalités. On peut y remédier, seulement en partie, en encourageant les ventes et les achats et en faisant ressortir l'avantage pour celui qui ne veut pas reconstruire de vendre de gré à gré sans attendre la subvention de l'Etat qui, dans leur cas, ne sera que de 30 % de ce qui leur serait attribué s'ils reconstruisaient.

Plan de remembrement des commerces.

Ayant ainsi pu déterminer la totalité des éléments du problème, le remembreur va entreprendre de replacer les parcelles. Il commencera par les rues et les quartiers commerçants. Il est bien évident, en effet que s'il est possible de déplacer une maison d'habitation sans que les conditions d'habitabilité ou la valeur en soient notablement changées, il est indispensable de placer un commerce à l'endroit précis où il peut vivre car un faible changement de situation peut modifier considérablement les conditions d'exploitation.

Ce premier remembrement commercial opéré, le replacement des habitations dans les zones restantes, compte tenu de l'orientation. sera beaucoup plus facile.

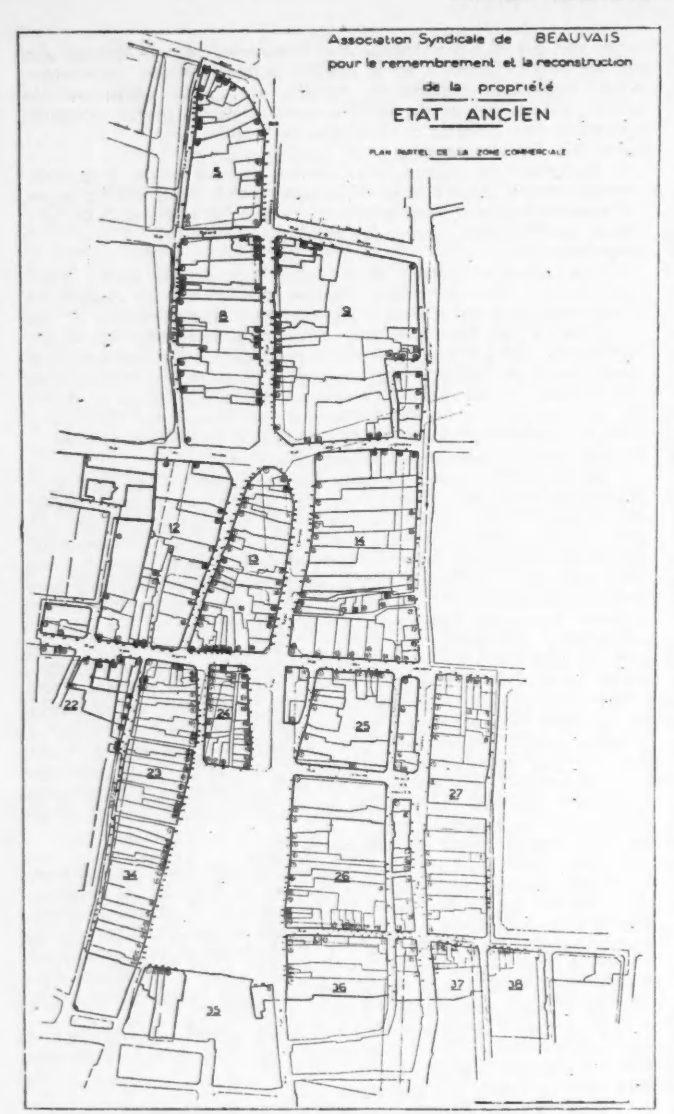
Placement et forme des parcelles.

L'ajustage des parcelles devra être fait en pensant à la reconstruction, c'est-à-dire que, par exemple, les limites latérales devront être perpendiculaires à la façade afin de permettre une construction logique sur un plan orthogonal donc économique et permettant une utilisation optima de la surface disponible. Cette condition sera difficile à satisfaire si l'urbaniste a créé des îlots irréguliers et, dans ce cas le remembrement donnera des parcelles d'angles de formes compliquées et des limites arrières, des parcelles normales, obliques. L'aménagement de ce puzzle est long et difficile car il faut tenir compte, à la fois de l'emplacement sur rue, de la surface et de la longueur de façade, et finalement toutes les parcelles doivent se souder de ce rôle.

Telle est la tâche longue et difficile et à la fois ingrate et passionnante du remembreur. Voyons maintenant l'organisme chargé le plus logiquement possible.

D) — ORGANISME CHARGE DU REMEMBREMENT.

Nous avons vu qu'en touchant la propriété foncière et la propriété commerciale, le remembrement devait tenir compte d'intérêts privés importants et que pourtant, l'intérêt général, exprimé par le plan d'urbanisme et les servitudes, devait finalement être le but de l'opération. Laisser à la charge des seuls sinistrés le soin de se remembrer, pouvait soit amener à une impasse, soit à des injustices ; en charger des fonctionnaires de l'Etat pouvait laisser négliger des intérêts particuliers respectables en donnant à l'Etat une lourde responsabilité. Une solution intermédiaire, qui allie à la fois le respect des intérêts particuliers et des intérêts généraux a été trouvée dans la création des Associations Syndicales de Remembrement. Tous les propriétaires (sauf ceux qui ne veulent pas reconstruire) ayant des terrains situés à l'intérieur d'un périmètre où les destructions peuvent être considérées comme totales. sont obligatoirement groupés en Association Syndicale. Cette Association élit son Bureau qui nomme son Président. Le Bureau gère l'Association mais un Commissaire au Remembrement nommé par le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, établit le projet de remembrement qui doit être approuvé par le Bureau, avant d'être mis à l'Enquête. En cas de désaccord entre le Bureau et le Commissaire, la Commission Départementale et le Ministre interviennent.



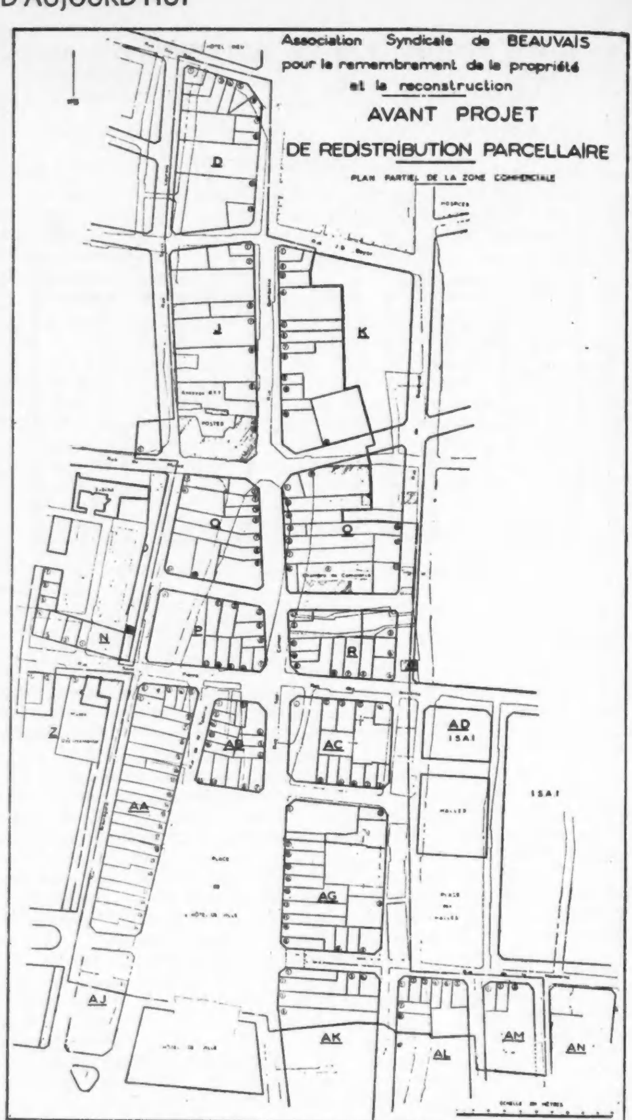


Schéma des opérations prévues par la loi.

Le mécanisme qui permet la redistribution des terrains, est simple dans ses principes. Par un Arrêté du Ministre, tous les terrains compris à l'intérieur du périmètre et sur lesquels les constructions sont entièrement sinistrées, sont tranférés de plein droit à l'Association qui en devient collectivement propriétaire, la transcription correspondante est faite à la conservation des Hypothèques. Chaque Associé a dans les livres de l'Association, un compte ouvert : à son crédit est portée la valeur du terrain qu'il possédait, cette valeur est estimée après enquête et consultation du Directeur des Domaines, grâce au « Plan des Zones d'Egales Valeurs avant remembrement ». On tient naturellement compte des diverses plus-values ou moins-values qui s'appliquaient à l'ancienne parcelle.

Quand le remembrement est terminé, une nouvelle transcription est faite aux hypothèques et les titres de propriété des nouveaux terrains sont établis. La valeur des parcelles nouvelles est fixée par « un plan des zones d'égales valeurs après remembrement » établi comme le premier et les valeurs étant estimées à la même date, c'est-à-dire à la date de la création de l'Association Syndicale. Ce nouveau plan est naturellement établi, en fonction du plan d'urbanisme. Entre les valeurs des anciennes et nouvelles parcelles, il peut y avoir un écart provenant soit d'une surface, soit d'une valeur différentes entre l'ancien et le nouveau terrain. S'il reste un crédit au compte du sinistré il est ajouté à l'aide financière de l'Etat pour la Reconstruction et inversement, si le compte est débiteur.

A l'intérieur du périmètre de l'Association, certains immeubles non détruits, n'ayant pas eu, en conséquence, leur terrain transféré de plein droit à l'Association, doivent être expropriés par l'Etat pour des besoins, soit de viabilité, soit de remembrement l'Etat rétrocède ces terrains à l'Association. L'Etat remet à l'Association les terrains de l'ancienne voirie non conservée et inversement, l'Association rétrocède à l'Etat les terrains dont elle est propriétaire, nécessaires au tracé des nouvelles voies.

Obstacles et difficultés.

En principe la procédure du remembrement est logique et simple. En réalité, les opérations sont nombreuses, longues et compliquées. Il est difficile de les simplifier. Cependant il serait nécessaire que tous les intéressés, soit les particuliers : sinistrés, notaires, architectes ; soit les organismes officiels : Ministères, Services Publics, Municipalités, Conservation des Hypothèques, etc... sachent exactement ce qu'est le remembrement et aident à sa réalisation de tous leurs moyens. Il arrive souvent que les sinistrés eux-mêmes retardent les opérations en ne fournissant pas les pièces d'identité ou les titres de propriété indispensables, quand au Notaires et aux Architectes, débordés de travail et peu ou pas payés, ils n'établissent que lentement les pièces ou dossiers nécessaires.

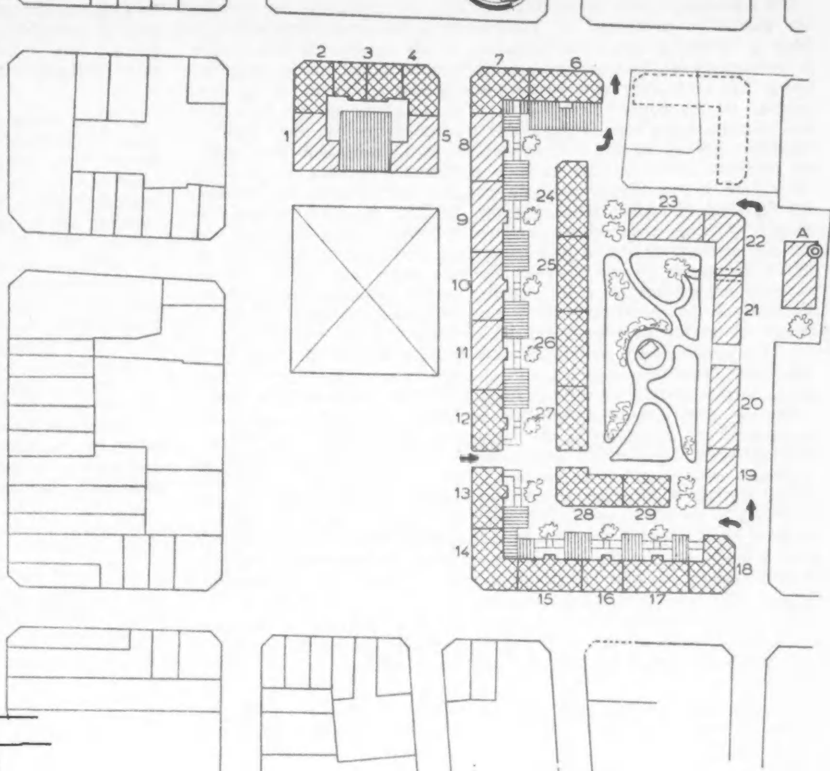
Au Ministère, même de la Reconstruction, le Remembrement est un peu considéré en parent pauvre. Quant aux Conservations des Hypothèques, ces organismes ont des moyens de classement rendant impossible l'identification du propriétaire d'une parcelle si l'on ne connait pas l'identité complète de ce propriétaire, l'absence en France d'un livre foncier se fait sentir et n'est pas remplacée par le Cadastre imparfaitement tenu à jour et dans certains cas détruit. La transcription des terrains à la Conservation des Hypothèques est de ce fait un travail très lourd pour les Associations Syndicales.

Une autre difficulté provient de l'inexactitude de certains plans parcellaires. L'insuffisance du nombre des géomètres qualifiés ne permet pas de remédier à ce grave inconvénient. Souvent d'ailleurs les géomètres ayant l'habitude des remembrements ruraux tels qu'on les faisait avant-guerre avec tout le temps nécessaire et la précision la plus absolue, ne conçoivent que difficilement le remembrement urbain. Celui-ci doit être rapide puisqu'il s'intercale entre l'établissement du plan d'urbanisme et l'ouverture de la période de reconstruction. Le remembrement urbain n'est d'ailleurs pas seulement, comme nous l'avons vu, une question de surfaces mais surtout la préparation de la reconstruction et de ce chef, les notions échappent aux géomètres dont la formation n'est pas poussée dans ce sens.

E) — CONSEQUENCES DU REMEMBREMENT INDIVIDUEL.

Nous avons vu succintement les raisons qui motivent le remembrement, les servitudes dont il doit tenir compte, les opérations qu'il comporte et enfin l'organisme qui en est chargé. Nous avons également vu, les obstacles qu'il rencontre, le nombre, la complexité et l'importance des opérations qu'il nécessite, il nous reste maintenant à voir si dans certains cas, le remembrement individuel tel qu'il est conçu ne doit pas être modifié et même supprimé en tant qu'opération foncière individuelle pour être remplacé par un groupement des parcelles en vue d'une reconstruction collective.

Le remembrement individuel a plusieurs conséquences : 1°) les constructions s'élèveront inévitablement en façade - 2°) il sera à peu près impossible de créer des espaces libres communs et organisés au centre des îlots, chaque propriétaire ayant le désir de clôturer sa parcelle - 3°) des constructions trop nombreuses s'élèveront à l'intérieur des îlots, en dépit de toutes les servitudes imaginables - 4°) chaque propriétaire construira sa maison comme il l'entend et utilisera suivant ses propres conceptions augmentant ainsi le prix et le temps nécessités par la construction. La multiplicité des escaliers et des tuyauteries, la diversité des éléments utilisés empêchent d'entreprendre la reconstructon sur une base industrielle en la ramenant au niveau artisanal avec les avantages et surtout les inconvénients que cela comporte.



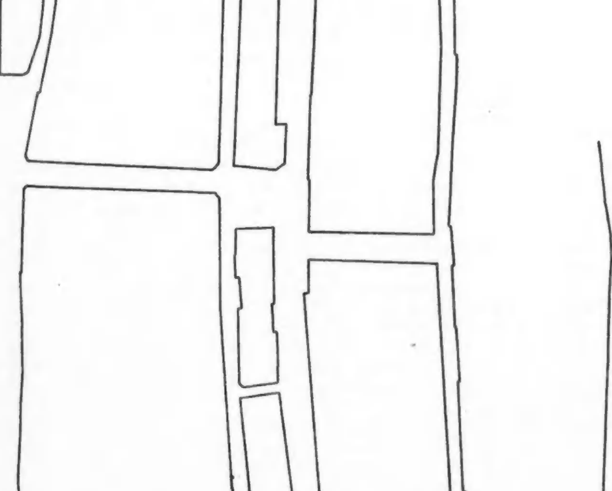
3 étages + comble.

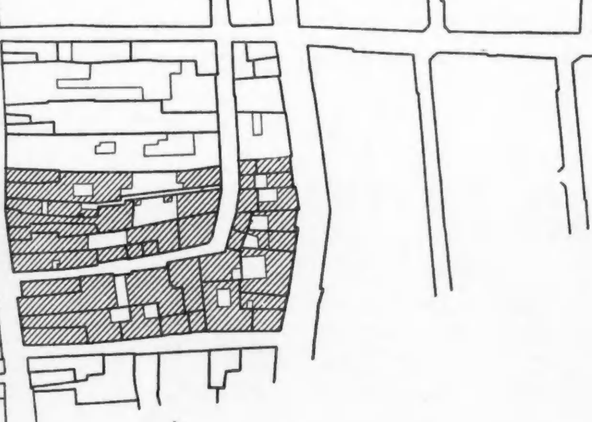
2 étages + comble.

Dépendances à rez-de-chaussée.

0 50m

ETAT FUTUR :
A gauche : Parcelles à un ou deux propriétaires.
A droite : Immeubles collectifs (en co-propriété ou autre forme d'exploitation).





ETAT ANCIEN : Remarquer les inconvénients résultant de la forme, des dimensions et de l'utilisation des terrains (voir page suivante).

III — REMEMBREMENT COLLECTIF.

Il a donc paru nécsesaire de créer une autre façon de procéder, afin que la reconstruction soit réalisée avec des moyens modernes permettant de bâtir rapidement, économiquement tout en donnant le maximum de confort et d'hygiène et aboutissant, il faut l'espérer à une expression architecturale de qualité et non dans le style H.B.M. C'est en somme le remplacement du terrain et de l'immeuble individuels par le terrain et l'immeuble collectifs. Il semble qu'il ne faille ni généraliser cette forme de l'habitat, ni la repousser et que les conditions locales seules permettent de fixer la proportion à donner aux deux systèmes. Il est en effet vraisemblable qu'il faudra exclure de la formule remembrement collectif les agglomérations dont l'importance en superficie et en activité n'entraine pas la nécessité de construire en hauteur. Si rien ne s'oppose en principe à la construction collective en hauteur dans une ville quelconque, il ne semble cependant pas que les avantages qui en découlent soient assez forts pour vaincre l'opposition certaine de la plus grande partie de la population contre cette conception de l'habitation. Il est certain, par contre, que dans les grandes villes commerçantes ou industrielles, des îlots entiers peuvent être reconstruits en immeubles collectifs, ce qui en plus des avantages déjà énoncés, permettra de donner au relogement une forme plus hygiènique par l'étude de l'orientation, la création d'espaces libres, l'organisation du chauffage collectif, la mise en commun des appareils de lavage, etc.....

Moyens de la réaliser.

Cependant le problème n'est pas seulement dans l'adoption de tel ou tel système d'habitat, mais aussi dans les moyens de la réaliser, car les constructions ne se feront pas sur le terrain d'un seul propriétaire (Etat, collectivité ou particulier), mais sur les terrains des propriétaires groupés en Association Syndicale. Une ordonnance du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme en date du 8 septembre 1945 a exposé plutôt qu'elle n'a résolu ce problème en étudiant la construction d'immeubles définitifs par l'Etat, immeubles appelés I.S.A.I. D'autre part, la loi des 11 octobre 1940 - 12 juillet

1941 envisageait déjà (articles 24 et 26) une possibilité de résoudre les difficultés pratiques de construction des immeubles collectifs bâtis à l'intérieur des villes sinistrées et les moyens de transformer le remembrement-terrain en remembrement-mètres carrés de planchers. Ces difficultés sont importantes quand on essaie de se rapprocher de la réalité, c'est-à-dire, non seulement de la réalisation des constructions mais encore de la répartition des boutiques et appartements et de la transformation de la propriété individuelle en propriété collective. La méthode qui semble la plus pratique est la Société Immobilière constituée par les propriétaires des terrains sur lesquels les constructions seront édifiées, auxquels peuvent se joindre d'autres propriétaires sinistrés ou non ; tous reçoivent des actions correspondantes à leurs apports ; participation financière de l'Etat à laquelle ils ont droit et capitaux personnels. L'Etat fait les avances nécessaires pour la construction et l'Association Syndicale s'occupe de la répartition des locaux car c'est elle qui connaît le mieux les besoins de relogement des sinistrés.

Ce système qui semble le plus logique devrait être étudié à fond afin d'envisager tous les cas qui peuvent se présenter : membres de la Société restant en même temps locataires ou devenant propriétaires de leurs locaux ou gardant seulement des actions sans être occupants, et, de prévoir le développement de ce mode de construction qui peut devenir très intéressant à condition que soit résolu le problème délicat qu'est le rapport entre le prix de la construction et les charges d'entretien d'une part, et le prix des loyers, d'autre part ; cela semble extrêmement difficile étant donné le déséquilibre de plus en plus grand existant entre ces deux éléments du problème.

L'étude rapide de cette autre forme du relogement nous a montré une fois de plus l'étroite connexion qui existe entre les problèmes de remembrement et de reconstruction et il est évident que tant que les principes et les moyens de relogement collectif n'auront pas été mis tout à fait au point, le remembrement collectif ne pourra se faire pratiquement.

IV — CONCLUSION

Nous avons examiné longuement les deux sortes de remembrement : individuel ou collectif et cependant le sujet est loin d'être épuisé. Nous nous trouvons devant l'opération la plus délicate de la reconstruction et c'est cependant celle dont l'importance a le plus échappé, semble t-il, aussi bien aux sinistrés qu'aux techniciens. Au moment où le remembrement doit aboutir, afin de permettre une reconstruction qui démarre lentement, mais qui cependant, en ce qui concerne les I.S.A.I. est entrée dans sa période de réalisation, il serait nécessaire de dégager des principes de base en ce qui concerne l'importance comparée à donner aux deux formes du remembrement, compte tenu des circonstances locales. Il faudrait aussi pousser jusqu'au bout l'étude du remembrement collectif qui semble être, dans l'avenir, un des moyens principaux de relogement et de lutte contre la crise du logement et des taudis.

Il appartient à l'Etat d'examiner et de résoudre ce problème d'habitat, en tenant compte à la fois de l'évolution sociale et des difficultés financières, donnant ainsi aux urbanistes, remembreurs et architectes, la totalité des éléments qui leur sont nécessaires pour établir les plans sur lesquels se fera la reconstruction.

J. E. TOURNANT.
Architecte-Urbaniste, Directeur-Adjoint
de l'Association Syndicale pour le
Remembrement de Beauvais.

LE REMEMBREMENT RURAL

La propriété foncière, élément du territoire, doit être reconsidérée, dans les agglomérations par le remembrement de la propriété bâtie, dans les campagnes par le remembrement rural. Là le but à atteindre est, par une meilleure adaptation des cultures et un regroupement de leurs parcelles, de réaliser un aménagement du sol permettant un rendement économique meilleur par l'emploi de moyens modernes de culture et par une réduction des temps consacrés aux transports.

L'aménagement des villes et des campagnes doit former un tout : l'aménagement du territoire, de même, les cloisons étanches séparant les deux remembrements ruraux et urbains doivent être abattues, un même courant de civilisation doit animer tout le corps social.

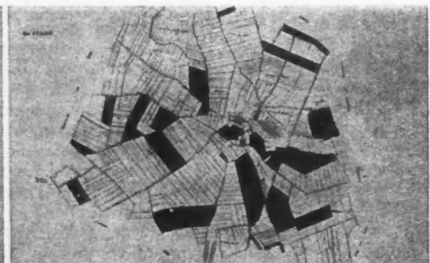
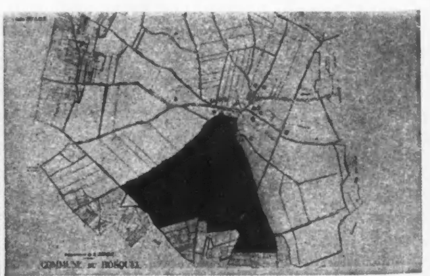
C'est le Service du Génie rural du Ministère de l'Agriculture qui procède au remembrement des zones rurales et c'est le service de l'Urbanisme du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme qui, d'après les plans d'aménagement réalise le remembrement des villages.

L'exploitation agricole est une usine de transformation des produits de la terre entre les champs et la route. Sa prospérité est évidemment fonction de son rendement. Il faut donc s'efforcer de réaliser un rendement maximum afin de pouvoir intégrer l'activité agricole dans le circuit mondial.

En terre de culture l'étendue des parcelles est encore fonction de la journée de travail ; or l'intervention du tracteur permet de labourer journellement deux à trois hectares de terre, alors qu'en moyenne on labourait quarante ares avec des bœufs et soixante avec des chevaux. Les parcelles sont souvent enclavées, très souvent dispersées. L'orientation d'une parcelle peut jouer un rôle important par exemple dans les côteaux sud des vignobles. Les mouvements du sol, parcelles de plaine ou à flanc de côteaux et la distribution des eaux en surface, le drainage aménagé, donnent à chacune d'elles une valeur particulière. Enfin intervient le facteur essentiel : la nature du sol en surface.

Le remembrement a pour objectif de donner à l'exploitant des terres de grandeur et de formes convenables, aisément accessibles, et de lui conserver, dans la nouvelle répartition, la variété de sols dont il disposait auparavant.

Le remembrement serait incomplet si l'on ne recherchait pas l'importance unitaire optima des exploitations agricoles dans le cadre du plan national de production fixant la vocation agricole d'une région.

Un exemple de remembrement rural : Regroupement des terres d'un fermier du Bosquet.

A PROPOS DU REMEMBREMENT

UN VŒU DE LA COMMISSION DE MODERNISATION DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

Le remembrement constitue une des pierres de touche de la reconstruction. Dans une large mesure, l'architecture est inscrite dans le parcellaire ; il n'y aura donc d'organisation possible de la construction que si le remembrement est effectué suivant des méthodes nouvelles. Des principes dirigeant ce remembrement découlera la qualité des solutions proposées.

Partir, en effet, du rétablissement d'un parcellaire s'étendant à toute l'étendue de la ville serait, malgré les améliorations certaines qu'il apporterait, recréer les obstacles et les servitudes qui ont, depuis cent ans, entravé le développement harmonieux des centres urbains.

Si, dans certains cas — villages, bourgades, banlieues, quartiers de résidence — le parcellaire peut être maintenu après révision et regroupement raisonné des parcellaires, dans la plupart des cas celui-ci doit être abandonné au profit d'un nouveau système de répartition de la propriété du sol. L'ensemble des récentes expériences d'urbanisme, faites tant en France qu'à l'étranger, montre que seul le rachat du sol, préalable à toute construction, apporte la liberté qui permet aux urbanistes et aux architectes de conduire rationnellement leur entreprise : implantation des bâtiments, distribution des circulations, zonage, réserves d'espaces libres, plantations, etc. De cette seule façon peuvent être logiquement organisées les diverses fonctions d'une ville.

Les répercussions de cette décision se manifesteraient avec fruit surtout dans les secteurs réservés à l'habitation, qui eux doivent bénéficier d'avantages tels qu'insolation, isolation, aération, que ne peut permettre un parcellaire à propriété individuelle, quelle que soit sa qualité. Dans trop de cas, le parcellaire individuel permet des constructions basses, une occupation du sol excessive avec densité trop réduite des habitants à l'hectare, et, conséquence immédiate, une extension anormale des villes avec ses multiples inconvénients : voirie étendue et coûteuse, trajets trop longs, moyens de transports multipliés, disparition progressive des espaces libres, enfin, contrôle difficile des constructions nouvelles. Par contre, la suppression du parcellaire permet la réalisation de vastes immeubles en hauteur — moyenne et grande hauteur — donc la contraction de la ville sur elle-même avec ses avantages : libération d'une surface importante du sol, raccourcissement des distances à parcourir, diminution du développé des rues, équipement rationnel de chaque quartier en services sociaux.

De ces constatations est donc résultée la proposition suivante concernant la répartition des habitations sur le sol, qui, formulée en vœu, doit être accompagnée d'un texte de loi à présenter à la Chambre.

I. — Des zones d'habitation à forte densité.

Dans tous les cas où la situation, soit présente, soit future, d'une agglomération conduira à envisager le principe d'une densité de peuplement élevée (plus de 250 habitants à l'hectare), seuls seront autorisés les types d'immeubles comportant un nombre d'étages tel que leur capacité en logements permette d'obtenir la densité de population prévue tout en ne couvrant au maximum que dix pour cent de la surface totale du sol.

Ces immeubles seront construits en conformité avec un plan d'ensemble leur assurant les meilleures conditions d'exposition, d'aération et d'ensoleillement.

Ce plan sera établi en supposant le terrain libéré dans son entier de toutes les limites de propriétés individuelles.

Cette libération sera obtenue en réunissant l'ensemble des propriétés de la zone considérée en une unique propriété communale.

Les droits des anciens possesseurs des terrains et des immeubles ainsi réunis seront remboursés sous forme d'un droit à la jouissance d'un volume de nouveaux locaux calculé en tenant compte des importances respectives des apports faits au fond commun par les divers participants.

Le droit pourra être matérialisé par un bail de longue durée ou par tout autre forme qui sera suggérée par les études ultérieures.

Sur la zone libre ainsi créée, il ne pourra être édifié que deux catégories d'immeubles :

a) Les maisons d'habitation dont il vient d'être question. Celles-ci seront en principes exécutées par l'Etat, les collectivités ou des sociétés immobilières ;

b) Les constructions à usage collectif prévues au plan d'aménagement.

Celles-ci comprennent tous les immeubles figurant au programme municipal : groupes scolaires, pouponnières, jardins d'enfants, dispensaires, salles de réunion, stades, terrains de jeux, jardins de repos, etc., et tous les immeubles affectés au service de l'ensemble de la commune.

Elles comprennent également les constructions plus particulièrement affectées à l'ensemble des ayants droit de la zone d'habitation elle-même : garages, jeux d'enfants.

Les constructions à usage individuel sont rigoureusement interdites.

Il n'existe pas de clôtures de propriété.

Il pourra dans les cas où la chose serait réclamée, être étudié un groupement de jardins individuels susceptibles d'être loués à bail aux locataires de la zone d'habitation. Ces jardins, dont le tracé général et les tracés particuliers seront prévus au plan d'ensemble, seront entourés d'une zone de verdure destinée à les isoler.

II. — Des zones d'habitation à densité faible ou moyenne.

Dans les cas où la densité de peuplement pourra être plus faible que cinquante habitants à l'hectare, il pourra être envisagé des constructions de diverses catégories :

a) Le pavillon totalement isolé au milieu d'un large espace libre ;

b) Les pavillons édifiés par groupes. Groupes pouvant aller de la maison jumelée jusqu'à la bande continue qui peut comporter jusqu'à dix ou douze pavillons ;

c) Les maisons à petit nombre d'étages.

Celles-ci seraient réservées aux zones dans lesquelles la densité de peuplement se maintiendra au-dessous de deux cent cinquante habitants à l'hectare.

Dans tous les cas prévus, la surface libre de construction devrait être au minimum égale à quatre fois la surface construite au sol, des servitudes d'isolement entre bâtiments devant permettre d'obtenir une distance cumulée d'au moins dix mètres.

Dans les zones de constructions uni-familiales, en ordre continu, serait enfin prévue, en avant des constructions, une bande non **ædificandi** d'au moins cinq mètres, alors qu'en arrière d'elles devrait être réservé un jardin d'une profondeur égale au moins à trois fois la hauteur de l'immeuble.

Enfin, à titre transitoire et pour ne pas ralentir les opérations de remembrement en cours, des règles précises devraient être posées en matière de remembrement dans toutes les villes où l'association syndicale de remembrement n'aurait pas été constituée au 1er janvier 1946 :

a) L'angle droit est la règle fondamentale de la redistribution parcellaire ;

b) Toute parcelle dont les dimensions sont telles que la maison ne peut avoir en façade 7 m. 50 au minimum doit être rejetée ;

c) Le terrain non bâti de la parcelle minimum ne doit pas être inférieur à 150 mètres carrés ;

d) Les chiffres ci-dessus indiqués sont des minima extrêmes au-dessous desquels il doit être formellement interdit de construire, pour des raisons évidentes d'économie et de simplicité de la construction. Toutefois, la largeur des façades ne devra qu'exceptionnellement descendre au-dessous de 9 à 10 mètres, la profondeur moyenne des habitations devant avoir sensiblement la même valeur.

UN PLAN GÉNÉRAL D'ÉQUIPEMENT DE LA FRANCE

PAR MARCEL LODS

Nous pouvons choisir, tant sont nombreuses les besognes qui s'offrent à nous.....

Mais choisir, mettre en ordre, n'est-ce-pas proprement établir un plan ?

Nous croyons que c'est là le point essentiel, l'efficacité de chaque besogne devant varier considérablement suivant la manière dont on l'attaquera.

Pour nous faire une première idée d'ensemble, nous allons passer rapidement en revue les divers travaux qui s'offrent à nous.

Nous bornerons notre examen à ceux qui touchent notre propre métier, l'architecture et l'urbanisme, sauf à dire un mot de tel sujet, situé hors de notre domaine, mais destiné pourtant à s'inclure dans ce que nous appellerons le « Plan Général d'Equipement de la France Future ».

Les destinées du pays durant les générations à venir sont fonction de la valeur de ce plan.

Celle-ci dépendra à son tour de la clarté avec laquelle le problème aura été posé et du courage avec lequel on l'aura résolu.

Nous devons donc nous appliquer à l'étudier avec toute notre intelligence, tout notre cœur, tous nos soins, à le « bien penser ».

Premier point. Il importe de distinguer entre les besognes qui peuvent être entreprises sur le champ et celles que nous devons laisser à la génération qui nous suit, mais il ne faut pas oublier à aucun moment que tel travail à exécuter dans vingt ans, ne pourra être fait dans de bonnes conditions qu'autant qu'il aura été prévu et inclus dans le plan d'ensemble à faire aujourd'hui.

Second point. Tenir compte qu'il faut mener, parallèlement l'étude que nous allons décrire et occuper les chômeurs sans délai.

On attaquera donc ces besognes sous la seule réserve d'un examen rapide ayant pour but de s'assurer qu'elles ne compromettent en rien les perspectives d'avenir.

Troisième point. Voir le problème à l'échelle de notre époque.

Notre devoir est d'être forts, hardis et entreprenants, de nous répéter que ce qui est témérité aujourd'hui sera timidité demain, tant est rapide la marche du temps.

Nous devons nous souvenir que nous disposons de moyens matériels illimités.

Il nous faut répudier l'état d'esprit timoré de ces dernières années. Cessant de douter, nous devons avoir la foi des bâtisseurs de cathédrales.

Songeons, qu'au temps où ils lançaient leurs voûtes, ils ne disposaient que de la pierre appareillée et de la charpente en bois !

Mais le courage et la foi y étaient.....

Que n'eussent-ils entrepris, servis par nos immenses moyens : béton armé, acier à haute résistance, métaux légers, que sais-je encore ?

Avec de tels outils, il n'eût point été d'entreprise capable de les faire reculer...

A l'heure actuelle tout, jusqu'à la figure géographique même d'un grand pays, peut être modifiée pour peu qu'une foi robuste mette en œuvre les forces dont nous disposons...

Grands barrages qui retiennent les eaux dispensant des forces immenses, canaux creusés au travers des continents, tunnels qui perforent les montagnes, routes autostrades lancées de capitale à capitale, agglomérations créées de toutes pièces, régions fertilisées par le fleuve détourné qui transforme le désert en riche zone de culture, voici quelques-unes des besognes **courantes** que nous devons envisager pour demain.

C'est là « l'échelle vraie » de nos futurs objectifs, l'amplitude « habituelle » des entreprises auxquelles notre génération devra s'attaquer désormais...

La seule image des merveilleuses espérances entrevues doit faire naître l'enthousiasme chez les plus timides.....

Comment doit être conçue l'étude d'un Plan Général d'Equipement de la France ?

On doit voir large et loin.....

On ne verra jamais trop large, ni trop loin.

Dans l'espace comme dans le temps, il faut renoncer à nos anciennes unités de mesure.....

Le volume des travaux qu'on peut attaquer grâce aux moyens dont nous disposons, est pratiquement illimité.

Les conséquences des grandes réalisations futures influenceront la vie du pays non pas seulement à l'époque et dans le lieu où le travail est effectué, mais très longtemps après et dans des régions fort éloignées.

Tel grand barrage permet d'années en années l'électrification progressive de zones profondes et aboutit enfin à bouleverser le caractère d'une région située à des centaines de kilomètres du point d'origine de l'énergie.....

Enfin, grâce au « volume nouveau » du travail, on pourra résoudre la contradiction à laquelle nous nous sommes si souvent heurtés au cours de ces dernières années : désir d'employer les machines à grand rendement et crainte d'augmenter le nombre des chômeurs.

On doit garder l'esprit très libre.....

Il ne faut pas conserver aucune idée préconçue, se refuser à tout jugement « à priori », étayé par tel principe contestable ou périmé, dont le seul mérite a souvent été de servir de justification aux pires routines ou aux pires erreurs.

On doit utiliser ce qui existe avec discernement.

Ce qui doit être entrepris, doit adopter comme « support », comme « armature », ce que nous possédons aujourd'hui. Mais l'œuvre nouvelle doit se développer en toute indépendance ; il ne saurait être question de la voir entravée, soit à son début, soit à une heure quelconque de son existence, par telle ou telle partie ancienne demeurée en place, sans des raisons extrêmement impérieuses.

On doit tenir compte de l'interdépendance de toutes les nations du monde entier.

Cette interdépendance s'exerçait hier de région à région, elle s'exerce aujourd'hui de nation à nation, elle s'exercera demain de continent à continent.....

C'est en vertu de la généralisation de ce principe que la plus petite réalisation, touchant tel humble hameau doit être coordonnée au plan général d'équipement de la France.

Le travail doit donc commencer par une longue méditation devant la carte de France au 1/500.000, celle de l'Europe au 1/2.000.000, celle du monde au 1/5.000.000, méditation suivie de consultations, de conférences, auxquelles seraient appelés des représentants de pays voisins ou lointains...

Puis un certain nombre de grands voyages devront être entrepris au cours desquels les travaux les plus récents seront examinés. Des rencontres seront organisées avec les personnalités qui ont eu une part active dans ces réalisations remarquables.

Tout ce travail purement documentaire est destiné dans notre esprit à un double but : élargir par tous les moyens le point de vue au contact des réalisations les plus grandioses et mettre toutes les imaginations en action pour les orienter vers les sujets les plus nouveaux.

Parallèlement à la recherche des idées directrices, une documentation générale abondante devra être réunie.

Elle doit comprendre pour l'ensemble de la France et, d'une manière générale, pour les pays limitrophes, les cartes à grande et petite échelle, les nivellements généraux, les documents statistiques, graphiques divers capables de fournir des indications sur la structure, le climat, la population, la flore, la faune, les activités humaines dans le passé et le présent.

La synthèse de toutes les observations faites au cours de cette étude analytique, permettra d'obtenir la base de départ solide, l'armature de l'étude du plan directeur d'ensemble qui doit suivre.

Ce plan doit **tout** toucher, **tout** aborder, **tout** régir...

L'énumération des travaux à inclure dans le programme d'ensemble ne pourra utilement être entreprise qu'autant qu'on aura déjà travaillé longuement sur la documentation réunie.

L'énumération achevée, on devra classer les travaux dans le temps, établir l'ordre chronologique de leur exécution, en tenant compte que certains d'entre eux doivent être envisagés et prévus plusieurs années avant d'être entrepris.

Afin de donner une première idée, très grossière, du volume de sujets à traiter, nous allons, de manière extrêmement schématique, indiquer quelques-unes des têtes de chapitre qui se présentent immédiatement à l'esprit lors d'un premier examen.

A — INDUSTRIE

1° - Zônes d'extraction des matières premières : bassins houillers - bassins de minerais - puits de pétrole. Délimitation des zônes présentes, recherche des zônes futures.

2° - Programme d'extension de la production d'énergie électrique.

Transport et répartition de cette énergie.

3° - Revue générale des industries de transformation, normalisation, création d'usines dans des zônes approvisionnées en matières premières et combustibles, décongestionnement des zônes industrielles des banlieues des grandes villes..

Création d'industries dans les zones désertes arides. Artisanat.

B — AGRICULTURE.

Répartition de l'agriculture en France. Introduction de cultures nouvelles dans les régions fertiles dépeuplées, etc.

C — CIRCULATION ET TRANSPORTS :

a) - PAR FER -

1° Voies - Révision de la répartition actuelle, doublements, suppressions, création d'itinéraires nouveaux, électrification.

2° **Gares** - Révision, agrandissements, déplacements, création de triages.

b) - PAR EAU -

1° **Ports** - Révision générale du système, agrandissements, créations.

2° **Fleuves** - Etude de la navigation, aménagement pour permettre l'accès aux navires de gros tonnage.

3° **Canaux** - Révision générale et développement du système.

c) - PAR TERRE -

1° **Autostrades** -

2° **Réseau routier actuel**, révision aménagement et développement.

d) - PAR AIR -

1° **Aérodromes** - Création d'aéroports et terrains nouveaux, aérogares commerciales et touristiques, superstructures, balisage.

2° **Lignes intercontinentales** - Equipement, balisage.

3° **Lignes européennes** - Equipement, balisage.

4° **Lignes intérieures** - Equipement, balisage.

D — URBANISME

a) - PLAN GENERAL DE REPARTITION SUR LE TERRITOIRE ET DE COORDINATION DES EMPLACEMENTS D'AGGLOMERATIONS.

1° Villes d'administration et d'université,

2° Villes commerciales et industrielles,

3° Villes de plaisance, villes d'eaux, stations climatériques,

4° Villes centrales de régions agricoles ou d'élevage,

5° Bourgs, villages, hameaux, fermes isolées.

b) - PLANS D'EXTENSION INDIVIDUELS.

Plans d'aménagement, d'embellissements, réseau circulatoire, places, espaces libres, systèmes de parcs, bâtiments publics, quartiers de résidence, quartiers commerciaux, quartiers industriels.

Détermination des zones d'habitation collectives, hautes et basses, des zônes d'habitation individuelle.

Aménagements généraux d'hygiène, eau, gaz, électricité, air comprimé, chauffage urbain, égoûts, traitements des eaux usées, destruction des déchets.

E - ETUDE GENERALE DU PROBLEME DE LA CONSTRUCTION.

1° Etude des matériaux nouveaux,

2° Application des procédés de fabrication industrielle en grande série à la confection des éléments de construction pour immeubles de toute nature (bâtiments publics, bâtiments privés, batiments industriels, bâtiments agricoles, maisons d'habitation collective, maisons d'habitation individuelle).

3° Transport à distance et montage rapide des bâtiments conçus en éléments préfabriqués.

4° Etude générale de l'hygiène et du confort.

Il va sans dire que tous les chapitres de cet exposé seront à étudier en liaison directe avec les mêmes problèmes posés au-delà des frontières.

Qu'il s'agisse de production industrielle ou agricole, la liaison devra s'établir de pays à pays. Les bassins houillers, les zônes d'extraction de minerais, les usines de transformation doivent former de vastes ensembles qui peuvent dans certains cas chevaucher une frontière.

Il n'est pas jusqu'à l'usine de la houille blanche qui ne puisse être amenée dans certains cas à exporter une partie de l'énergie disponible au-delà de la ligne de démarcation séparant deux nations...

Ne croyons pas, rendus craintifs par l'importance du travail, conserver le droit d'y renoncer... nous ne sommes plus au temps où l'on pouvait s'isoler et refuser la dépendance avec le pays voisin.

Comment se présentera le Plan Général d'Equipement de la France ?

Il comprendra : a) **une partie écrite**, résumant les différentes questions traitées avec l'exposé des raisons qui ont motivé les décisions prises, et les documents et renseignements statistiques auxquels tous les intéeressés pourront se reporter.

b) **Une partie graphique** comprenant des séries de très grands schémas à petite échelle, accompagnée de tous les plans à échelle plus grande, nécessaires à la compréhension de l'œuvre.

Ils fixeront, pour chaque sujet, la situation de départ, le sens général du projet et la chronologie des différentes étapes d'exécution.

Il reste bien entendu que, tout en traitant chaque question, le plan dot demeurer dans les très grandes généralités, son volume l'y oblige.

Son rôle est obligatoirement limité à la coordination, la direction générale et la survellance.

Il décidera par exemple si l'on doit construire une autostrade sur tel ou tel parcours, à quel moment on doit l'entreprendre, il fournira sur le sujet toutes les diectives générales ; par contre, il laissera au Service des Ponts et Chaussées l'étude complète détaillée et l'exécution du travail.

La direction générale d'un tel travail doit être confiée à un maître urbaniste, internationalement connu, titulaire de références devant lesquelles chacun s'incline, d'une valeur morale et technique insontestable. Dans un pays qui compte parmi ses fils des Prost et des Tony-Garnier, l'homme de la situation sera vite découvert.

Ce grand patron sera unique. Il ne recevra d'ordres que du Gouvernement et sera en dehors de celui-ci, totalement libre et indépendant. Il sera stable et investi de pouvoirs les plus étendus vis-à-vis de tous ses collaborateurs et de tous les organismes appelés à travailler sous ses ordres.

Il nommera tous ses collaborateurs directs et agréera les représentants délégués.

En dehors de son propre bureau, comprenant un certain nombre d'architectes, ingénieurs ou spécialistes divers, il fera appel à des économistes, des diplomates, des juristes, des hygiènistes, des représentants des principales industries ; des représentants du commerce,

du tourisme, de l'armée, de la marine, de l'aviation, des services géographiques, des grands services publics, Ponts et Chaussées, Mines, Travaux Publics, Chemins de fer, P.T.T., Ports, etc...

Le grand patron distribue les besognes à son bureau ; en contrôle l'exécution ; décide en dernier ressort les solutions à proposer et à faire adopter par le Gouvernement.

Pour le choix de tous les collaborateurs, des plus importants aux plus modestes, il sera tenu le plus grand compte, en dehors des capacités techniques, de la valeur morale **et du dynanisme.**

Tous les timorés, tous les timides, tous les douteurs, tous les routiniers, doivent être impitoyablement écartés.

Il est en effet certain que l'œuvre à laquelle nous prétendons que le pays doit s'attaquer, représente un effort qui ne peut-être entrepris que par des gens animés d'une foi robuste.

Seuls ceux qui n'ont jamais accepté sans colère de nous voir, au cours de ces dernières années, régulièrement dépassés par les réalisations étrangères, faites bien souvent dans des conditions plus difficiles que chez nous, dans des régions moins favorisées que les nôtres sont capables de s'attaquer à la besogne avec la conviction indispensable que le succès ne peut faire de doute.

Marcel LODS.

A PROPOS DE "LA CHARTE DE L'URBANISME" DU MINISTÈRE DAUTRY

PAR ANDRE LURÇAT

Toute doctrine, pour comporter dans ses principes et ses applications une valeur d'usage, doit être fondée sur la réalité. Mais, comme cette réalité est définie par un état donné de la société, c'est-à-dire par des techniques, des modes de production et des rapports particuliers entre les membres des diverses catégories sociales, l'évolution de cette société fait que ses caractères sont toujours en perpétuel changement. La réalité d'aujourd'hui ne peut pas plus être semblable à celle d'hier qu'à celle de demain, les conditions qui la conforment étant différentes. Il en résulte qu'une doctrine, quelle qu'elle soit, ne saurait être immuable, formulée une fois pour toutes. Au contraire, elle doit suivre la réalité dans ces incessantes fluctuations, dont elle traduit les divers aspects. Elle appelle donc à des révisions constantes.

Ce qui caractérise une doctrine et la qualifie, c'est : d'une part, **son contenu,** d'autre part **ses possibilités d'application.**

Nous ne trouvons pas, dans la « Charte de l'Urbanisme » du Ministère Dautry, ces traits caractéristiques. Cette Charte est abstraite, confuse de contenu. D'autre part, elle ne parle aucunement de possibilités d'application, ne propose rien pour que soit établi le climat favorable à sa compréhension et à sa diffusion. D'ailleurs, pourquoi ce titre de « Charte ». Une Charte n'est-elle pas, au sens étymologique du mot : un texte contenant l'énoncé d'une série de privilèges accordés par un seigneur à ses sujets ? Est-il ici question d'accorder aux urbanistes des privilèges - dont ils n'ont pas besoin - c'est-à-dire des droits alors qu'au contraire il devrait être question de leur donner des directives, d'énoncer aussi l'ensemble des devoirs qu'entraîne avec lui l'exercice d'une mission difficile à remplir? Aucunement. Cette Charte n'est qu'une suite de considérations générales et de conseils dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils sont embrouillés et débités sur un ton paternaliste démodé et nuisible. Au moment où la masse des architectes français va devoir participer activement à la renaissance du Pays, nous attendions la définition d'une ligne de conduite précise et franche, d'une doctrine claire, réaliste, accessible tant aux techniciens qu'aux usagers, qui, en dernier ressort, doivent être les bénéficiaires de l'application des principes émis.

Une doctrine - et non point une charte - bien établie, clairement énoncée, doit permettre de définir un état, de justifier des décisions, d'étayer solidement et d'unifier par l'indication des moyens à choisir, les solutions proposées, de donner enfin à celles-ci leur pleine valeur de réalité..

Quel peut être le but d'une doctrine d'urbanisme, dans les circonstances présentes, si ce n'est celui d'énoncer les principes essentiels d'un ordre correspondant à des nécessités, ordre apportant satisfaction aux besoins formulés.

Une doctrine d'urbanisme doit comporter obligatoirement l'énoncé de ces principes féconds en solutions rationnelles. C'est son contenu qui les définit et les qualifie. Il faut donc poser le problème, le préciser en fonction de sa réalité particulière, enfin indiquer les moyens qui permettent de le réduire. Contenu, c'est-à-dire principes directeurs, et possibilités d'application, doivent être considérés dans une doctrine bien établie.

L'urbanisme étant essentiellement dirigé vers la mise en ordre des activités et du cadre de vie de l'homme, doit pour résoudre les problèmes particuliers qui lui sont posés, partir de l'homme et de ses besoins, partir de l'étude de son milieu tant physique que social, de ses activités et des exigences qu'elles soulèvent, enfin des possibilités d'y répondre. C'est pourquoi, avant d'aborder les questions concernant les lieux d'habitat, de travail, de repos ou de distraction et les relations à établir entre ces différents milieux aux fonctions essentielles et connexes, il est indispensable de définir quelles sont les données fondamentales sur lesquelles doivent s'appuyer : une doctrine d'urbanisme, et l'architecte chargé d'en appliquer les principes. Ces données peuvent être définies puis énoncées en lois, fondées qu'elles sont sur l'observation de constantes qui caractérisent :

Un lieu géographique et un milieu géologique, avec leurs résultantes en sites, servitudes de climat, matériaux, etc...

Une forme sociale, avec ses traits particuliers en modes de production, conditions de travail et de vie, moyens techniques, rapports sociaux, économiques et politiques des classes, et aspirations diverses.

De ces constantes, les deux premières sont permanentes, la troisième n'ayant, par contre, de valeur que temporaire. Ce sont elles qui sont à l'origine des particularités d'une époque, d'un pays, d'une région ou même parfois d'une ville. Définir ces constantes et en tirer les conséquences logiques, c'est reconnaître la réalité de chaque moment et de chaque problème, c'est les situer dans leur cadre, c'est justifier les moyens qui seront proposés pour en suivre les servitudes et en satisfaire les exigences.

Essayons d'énoncer ces lois de base, le simple bon sens permettra d'en définir le caractère et l'importance déterminante, ensuite de qualifier la réponse à apporter aux problèmes posés.

A) **La loi de l'homme** est incontestablement la première loi à énoncer et à observer; l'urbanisme est au service de l'homme : l'oublier, c'est oublier son objet, sa raison d'être.

B) **Loi du site :** Du milieu géographique et géologique découlent la variété et la particularité des solutions. Rivières, lacs, mer, bois, collines et mouvements du sol sont matières exploitables et riches d'apports en diversité.

C) **La loi du climat** et du soleil en est une conséquence directe. Habitats, écoles, ateliers de travail, hôpitaux, bureaux, etc..., ne seront sains, aérés, bien isolés et protégés qu'autant qu'on aura respecté les conditions climatiques. Dans chaque cas en résultent des implantations, des orientations, des espacements des bâtiments, enfin des percements pratiqués dans ceux-ci, un caractère particulier, des dispositions toujours différentes.

D) **La loi des convenances** implique la réponse à ces conditions de climat et de site, mais elle implique aussi une réponse juste et complète aux exigences fonctionnelles découlant de la destination. A chaque bâtiment est en effet attribuée, de par sa destination, une fonction bien précise. Lieu d'habitat, de travail, de repos ou de distraction, chacun de ces lieux comporte la nécessité qu'il lui soit incorporé un caractère en correspondance avec les besoins à satisfaire. Il en est de même des éléments de liaison : allées, rues, autostrades, rivières, canaux, chemins de fer, etc...

Chaque réalisation constructive doit en effet sa réalité à une nécessité. Elle ne se justifiera donc que si les raisons de son existence reposent sur la satisfaction d'un besoin valable et bien exprimé. De l'observation de la loi des convenances naîtront les types, l'affirmation des traits essentiels de tout thème constructif et sa classification dans la gamme des valeurs du complexe construit. De cette observation découlera aussi la situation et l'importance accordée à chaque objet réalisé.

E) **La loi des trafics** complète la précédente loi. Les lieux de travail, de repos, de distraction ou d'habitat ne sont pas obligatoirement groupés. Mieux, ils doivent être souvent séparés. Le zonage résultant d'une juste observation des lois de convenance et de site entraîne l'organisation rationnelle des liaisons, c'est-à-dire des trafics. Tout mélange des fonctions conduit à leur gêne réciproque, à l'enchevêtrement anarchique des éléments de liaison. Leur séparation raisonnée se présente donc comme étant une nécessité, d'où découlera l'adaptation de chaque élément à sa fonction (qui alors pourra être vraiment définie et satisfaite). Les besoins modernes de circulation et leur diversité se traduisent, dans la réalité urbanistique, par l'obligation de réaliser des voies de circulation à caractères différents, selon les isolements nécessaires, selon aussi que les distances à couvrir sont longues ou courtes, que le transport à effectuer est destiné à l'homme ou à des marchandises, enfin selon que l'homme se déplace à pied, ou en voiture.

Toute région comme toute agglomération est recouverte d'un réseau parfois serré de voies de communication, dont il faut organiser le rythme de débit, et différencier les fonctions.

F) **La loi des répartitions** conjugue les conséquences des précédentes lois. Nous avons parlé de zonage. Celui-ci s'intéresse tant à l'ensemble d'une région, qu'à celui d'une ville ou même d'un de ses quartiers. Habitats, usines, lieux de repos, espaces verts, ne peuvent plus s'entremêler sans raison, pas plus que le réseau des voies de communication ne peut être anarchiquement fixé. L'ordre et la séparation des fonctions doit présider au tracé et à l'aménagement de nos villes.

G) **La loi du meilleur rendement** ne peut être observée que par l'application de la loi des répartitions. Le meilleur rendement résultera de la coordination raisonnée des trafics, de leur facilité d'exploitation, de la rapidité des déplacements, donc de la moindre fatigue de l'usager. Mais, cette loi, trouve aussi satisfaction dans l'économie des moyens mis en œuvre pour réaliser habitats, usines, lieux de distraction ou de repos, dans leur juste répartition et dans la compréhension de leur rôle dans l'ensemble fonctionnel de la ville. Il ne peut s'agir à propos d'économie, de celle obtenue par la recherche du prix de revient minimum au profit des revenus, mais d'une économie fondée sur l'idée que la rentabilité humaine est plus importante, pour la société, que la rentabilité financière. Si elle doit dicter le choix des solutions techniques, orienter vers la mise en œuvre de moyens puissants, vers des méthodes de travail simples et rapides, elle doit aussi conduire à la discrimination exacte entre ce qui est vraiment utile, et ce qui est superflu. Elle conduit à la révision nécessaire du morcellement du sol, à son utilisation selon des principes nouveaux, au besoin à sa réquisition au profit de la collectivité communale.

H) **Loi de l'espace :** Tout d'abord enserrées dans des fortifications puis développées sous la poussée de nécessités provenant de la croissance industrielle, les villes n'ont que peu ou pas d'espaces libres. La spéculation réduit encore ceux-ci chaque jour. L'homme a cependant besoin d'espace pour vivre; il lui faut, dans les villes, devenues inhumaines, retrouver les éléments de nature favorable à l'harmonie et à l'équilibre physique de sa vie. L'étouffement est la caractéristique de nos villes. Il faut y recréer des espaces libres et verts, apportant aux habitants joie de vivre et santé.

L'urbaniste doit retrouver les lois essentielles de l'espace, de sa distribution, de son exploitation. Observées, elles seront à la base d'une transformation radicale de la structure des villes et des conditions de vie de leurs habitants.

I) **Loi de l'aspect :**Toute fonction étant satisfaite, l'urbaniste doit-il sonsidérer sa mission comme terminée ? Si son rôle est avant tout d'organiser des espaces, de répartir des trafics, de prévoir les développements ultérieurs d'une cité, il ne sera pas entièrement rempli s'il ne cherche à satisfaire un besoin naturel de l'homme : le besoin d'ordre et d'harmonie.

Le problème de l'aspect se pose, et il se pose tant pour les bâtiments que pour les espaces : parcs, rues, avenues, places, distribués sur le territoire de la ville.

Dans la répartition des zones comme dans celle des constructions, dans la composition des volumes construits comme dans la mise au point de leurs détails, il déterminera des hiérarchies dans les valeurs de représentation. Bâtiments publics, habitations, usines, etc..., doivent comporter, dans chaque cas, un aspect particulier qui exprime justement l'importance de leur fonction et leur accord avec le site.

J) **Loi des possibilités :** Les possibilités, tant techniques que financières, représentent un facteur déterminant du caractère des solutions proposées. Elles changent avec le temps, avec les sociétés, avec les lieux. Pour chaque réalisation, quelle que soit la caractéristique du moment : pauvreté ou aisance, l'urbaniste doit en étudier les possibilités; celles-ci le guideront dans le choix des solutions, lui montreront, par leur connaissance exacte, la valeur de leur réalité.

Les conséquences résultant de l'observation de ces dix lois fondamentales sont immenses. Il suffit d'étudier les seules répercussions de l'application de ces lois sur le tracé des villes, sur la répartition des constructions dans leur territoire, sur l'aspect de chaque objet et ses dispositions, pour comprendre l'importance de leur détermination et la valeur que représente la reconnaissance de leur bien fondé. Admettre leur valeur et leur interdépendance, c'est admettre la nécessité de procéder sans retard à une révision radicale des principes guidant les urbanistes dans les solutions qu'ils proposent,c'est admettre aussi que celles-ci ne prendront leur pleine efficacité que lorsque les usagers, c'est-à dire la grande masse des populations urbaines et rurales aura compris, par une propagande active et habile, que cette révision est indispensable à l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail.

La charte de l'urbaniste du Ministère Dautry, par son manque d'audace et de réalité, tout comme par son manque de souci d'une éducation des usagers, ne pouvait prétendre atteindre au but qu'implicitement elle devait se proposer : guider les urbanistes vers les solutions à présenter, informer le public et l'intéresser aux problèmes soulevés par la renaissance de notre Pays quant à son équipement immobilier, énoncer les principes directeurs devant y présider.

Une doctrine d'urbanime réaliste doit être populaire.

ANDRE LURÇAT.

LA CHARTE D'ATHÈNES

En novembre 1933, les Annales Techniques, organe de la Chambre technique de Grèce, consacraient un numéro spécial aux travaux du 4e Congrès CIAM d'Athènes. Sous le titre « Constatations » on y trouvait le texte des résolutions du Congrès. Ce sont ces « constatations », publiées sous forme d'articles séparés et numérotés, qui constituent la « Charte d'Athènes ».

L'ensemble comprend 95 articles classés en trois parties :

1re partie ; Généralités : La ville et sa région.

2e partie ; Etat actuel critique des villes.
Habitation ; Loisirs ; Travail ; Circulation ; Patrimoine historique.

3e partie ; Conclusions : points de doctrine.

Cette charte d'abord est une critique de l'état actuel des villes, critique facile sans doute, mais qui restait à faire d'une façon systématique. Cependant, c'est surtout une doctrine d'urbanisme. La Charte d'Athènes propose des principes directeurs pour l'organisation des villes qui permettraient de remédier à la situation actuelle. Ces principes sont proposés aux architectes pour orienter leurs études, au public pour le renseigner sur les habitations et les villes qui pourraient être construites, aux gouvernements qui seuls peuvent faire entrer ces principes dans la réalité.

Il n'est pas facile, il ne me semble même pas utile de résumer cette série d'articles publiés déjà sous une forme concise. Mieux vaut faire des extraits de cette charte et en rapprocher les principaux articles, notamment ceux qui définissent avec le plus de précision la doctrine nouvelle. Le numéro de chaque article permettra de retrouver sa place exacte dans le texte intégral.

IDEES GENERALES.

1). La ville n'est qu'une partie d'un ensemble économique social et politique constituant la région.

2). Juxtaposées à l'économique, au social et au politique, des valeurs d'ordre psychologique et physiologique attachées à la personne humaine introduisent dans le débat des préoccupations d'ordre individuel et d'ordre collectif.

La vie ne s'épanouit que dans la mesure ou s'accordent les deux principes contradictoires qui régissent la personnalité humaine : l'individuel et le collectif.

3) Ces constantes psychologiques et biologiques subiront l'influence du milieu (situation géographique et topographique, situation économique, situation politique).

6) Des circonstances particulières ont,à travers l'histoire, déterminé les caractères de la ville : défense militaire, découvertes scientifiques, administrations successives, développement progressif des communications et des moyens de transport (routes de terre, d'eau, de fer, de l'air).

7) Les raisons qui président au développement des villes sont donc soumises à des changements continuels.

75) La ville doit assurer, sur le plan spirituel et matériel, la liberté individuelle et le bénéfice de l'action collective.

95) L'intérêt privé sera subordonné à l'intérêt collectif.

83) La ville doit être étudiée dans l'ensemble de sa région d'influence. Un plan de région remplacera le simple plan municipal. La limite de l'agglomération sera en fonction du rayonnement de son action économique.

84) La ville définie dès lors comme une unité fonctionnelle, devra croître harmonieusement dans chacune de ses parties, disposant des espaces et des liaisons ou pourront s'écrire dans l'équilibre, les étapes de son développement.

85) Il est de la plus urgente nécessité que chaque ville établisse son programme, édictant des lois permettant sa réalisation.

86) Le programme sera dressé sur des analyses rigoureuses faites par des spécialistes, il prévoit les étapes dans le temps et dans l'espace. Il rassemble en un accord fécond les ressources naturelles du site, la topographie de l'ensemble, les données économiques, les nécessités sociologiques, les valeurs spirituelles.

76) Le dimensionnement de toutes choses dans le dispositif urbain ne peut être régi que par l'échelle humaine.

87) Pour l'Architecte, occupé ici à des tâches d'urbanisme, l'outil de mesure sera l'échelle humaine.

77) Les clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions :
Habiter, travailler, se récréer (heures libres), circuler.

78) Les plans détermineront la structure de chacun des secteurs attribués aux quatres fonctions-clefs et ils fixeront leur emplacement respectif dans l'ensemble.

79) Le cycle des fonctions quotidiennes : habiter, travailler, se récréer (récupération), sera réglé, par l'urbanisme, dans l'économie de temps la plus stricte, l'habitation étant considérée comme le centre même des préoccupations urbanistiques et le point d'attache de toutes les mesures.

88) Le noyau initial de l'urbanisme est une cellule d'habitation (un logis) et son insertion dans un groupe formant une unité d'habitation de grandeur efficace.

89) C'est à partir de cette unité-logis que s'établiront dans l'espace urbain les rapports entre l'habitation, les lieux de travail et les installations consacrées aux heures libres.

81) Le principe de la circulation urbaine et suburbaine doit être revisé. Un classement des vitesses disponibles doit être fait.

La réforme du zonage mettant en harmonie les fonctions-clefs de la ville créera entre celle-ci des liens naturels à l'affermissement desquels sera prévu un réseau rationnel de grandes artères.

82) L'urbanisme est une science à trois dimensions et non pas à deux dimensions. C'est en faisant intervenir l'élément de hauteur que solution sera donnée aux circulations modernes ainsi qu'aux loisirs, par l'exploitation des espaces libres ainsi créés.

90) Pour résoudre cette grande tâche, il est indispensable d'utiliser les ressources de la technique moderne.

Celle-ci, par le concours de ses spécialistes, épaulera l'art de bâtir de toutes les sécurités de la science et l'enrichira des inventions innombrables.

93) L'échelle des travaux à entreprendre d'urgence pour l'aménagement des villes, par ailleurs l'état infiniment morcelé de la propriété foncière, sont deux antagonistes.

94) La périlleuse contradiction constatée ici pose l'une des questions les plus périlleuses de l'époque : l'urgence de régler, par un moyen légal, la disposition de tout sol utile pour équilibrer les besoins vitaux de l'individu en pleine harmonie avec les besoins collectifs.

HABITER.

Il faut exiger :

23) Que les quartiers d'habitation occupent désormais dans l'espace urbain les emplacements les meilleurs, tirant parti de la topographie, faisant état du climat, disposant de l'ensoleillement le plus favorable et de surfaces vertes opportunes ;

24) Que la détermination des zones d'habitation soit dictée par des raisons d'hygiène ;

25) Que les densités raisonnable soient imposées selon les formes d'habitations proposées par la nature même du terrain ;

26) Qu'un nombre minimum d'heures d'ensoleillement soit fixé pour chaque logis ;

27) Que l'alignement des habitations au long des voies de communications soit interdit ;

28) Qu'il soit tenu compte des ressources techniques modernes pour élever des constructions hautes...

29) Qui, implantées à grande distance l'une de l'autre, libèrent le sol en faveur de larges surfaces vertes.

TRAVAILLER.

Il faut exiger :

46) Que les distances entre lieux de travail et lieux d'habitation soient réduites au minimum ;

47) Que les secteurs industriels soient indépendants des secteurs d'habitation, séparés les uns des autres par une zone de verdure ;

48) Que les zones industrielles soient contiguës au chemin de fer, au canal et à la route ;

49) Que l'artisanat, intimement lié à la vie urbaine dont il procède directement, puisse occuper des lieux nettement désignés à l'intérieur de la ville ;

50) Que la cité d'affaires consacrée à l'administration privée ou publique, soit assurée de bonnes communications avec les quartiers

d'habitation ainsi qu'avec les industries ou artisanats demeurés dans la ville ou à proximité.

SE RECREER.

Il faut exiger :

35) Que tout quartier d'habitation comporte désormais la surface verte nécessaire à l'aménagement rationnel des jeux et sports des enfants, des adolescents, des adultes ;

36) Que les îlots insalubres soient démolis et remplacés par des surfaces vertes : les quartiers limitrophes s'en trouveront assainis ;

37) Que ces nouvelles surfaces vertes servent à des buts nettement définis : contenir des jardins d'enfants, les écoles, les centres de jeunesse, ou tous bâtiments d'usage communautaire, rattachés intimement à l'habitation ;

38) Que les heures libres hebdomadaires, se déroulent dans des lieux favorablement préparés : parcs, forêts, terrains de sports, stades, plages, etc... ;

40) Qu'il soit fait état des éléments existants : rivières, forêts, collines, montagnes, vallées, lac, mer, etc... ;

CIRCULER.

Il faut exiger :

59) Que les analyses utiles soient faites, sur des statistiques rigoureuses, de l'ensemble de la circulation dans la ville et dans sa région. Travail qui révèlera les lits de circulation et la qualité de leurs débits ;

60) Que les voies de circulation soient classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leur vitesse ;

61) Que les croisements à fort débit soient aménagés en circulation continue par des changements de niveaux ;

62) Que le piéton puisse suivre d'autres chemins que l'automobile ;

63) Que soient différenciées les rues selon leurs destinations : rues d'habitation, rues de promenade, rues de transit, voies maîtresses ;

64) Que les zones de verdure isolent, en principe, les lits de grande circulation.

PATRIMOINE HISTORIQUE.

65) Les valeurs architecturales doivent être sauvegardées (édifices isolés ou ensembles urbains) :

66) Si elles sont l'expression d'une culture antérieure et si elles répondent à un intérêt général ;

67) Si leur conservation n'entraîne pas le sacrifice de populations maintenues dans des conditions malsaines ;

68) S'il est possible de remédier à leur présence préjudiciable par des mesures radicales : par exemple déviation d'éléments vitaux de circulation, voire même le déplacement de centres considérés jusqu'ici comme immuables ;

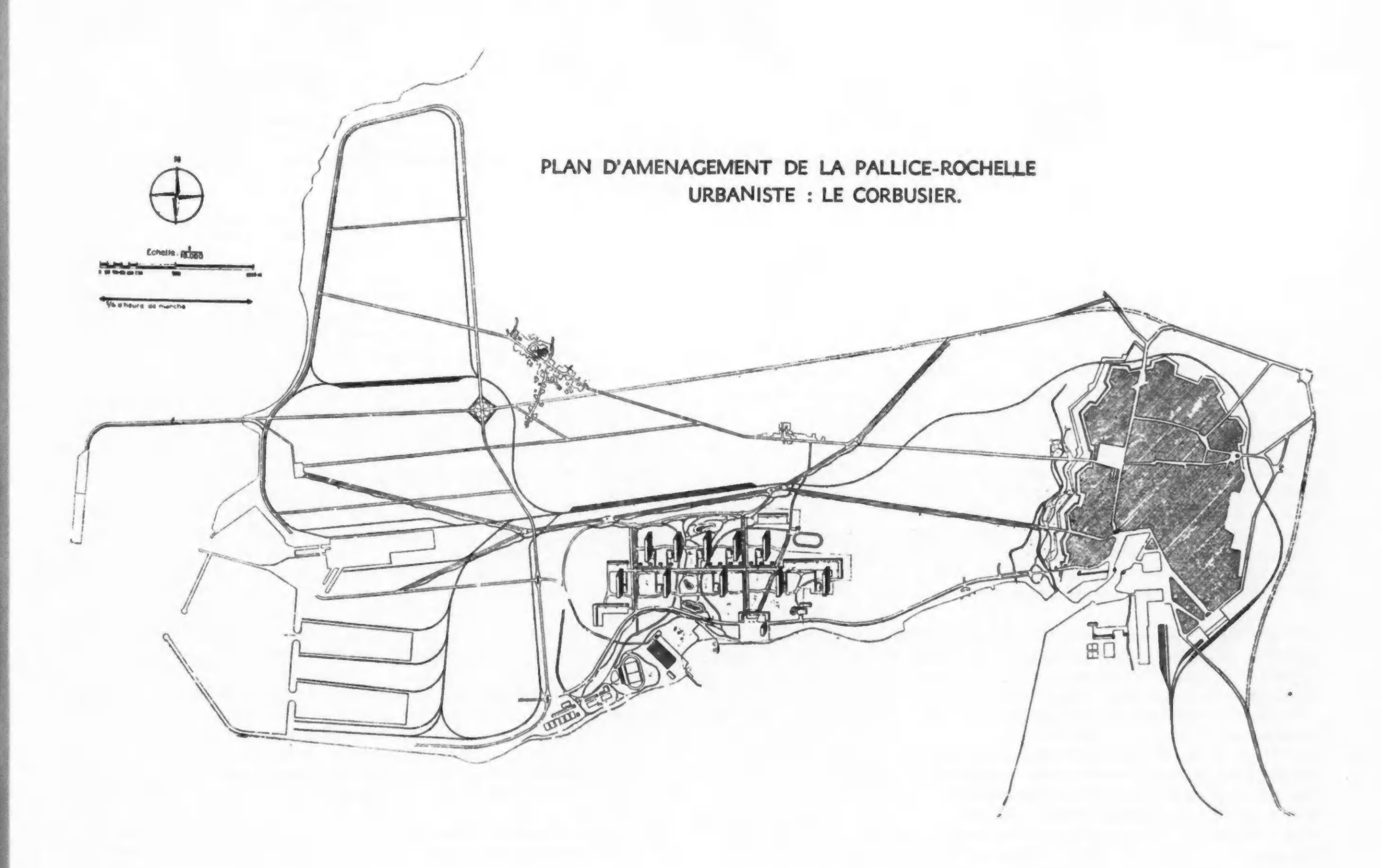
69) La destruction de taudis à l'entour des monuments historiques fournira l'occasion de créer des surfaces vertes ;

70) L'emploi de styles du passé, sous prétexte d'esthétique, dans les constructions neuves érigées dans les zones historiques, a des conséquences néfastes. Le maintien de tels usages ou l'introduction de telles initiatives ne sera toléré sous aucune forme.

Il s'agit, on le voit, d'idées très générales. A la lecture, on peut même, tout en les trouvant séduisantes, les considérer comme bien éloignées des solutions précises et des plans d'exécutions qui les feraient entrer dans la réalité. Aussi faut-il ajouter que depuis 1933, et même antérieurement de nombreuses études appliquées à des cas particuliers ont été faites dans tous les pays. Des solutions diverses ont été trouvées, des plans déjà nombreux ont été tracés qui mettent en application la Charte d'Athènes. Sur le plan théorique les recherches ont été continuées et poussées. Dans chaque pays, les groupes CIAM ont précisé la doctrine. Le premier volume de la collection ASCORAL, ou CIAM-France, intitulé Les Trois Etablissements Humains apporte notamment des solutions précises pour les campagnes, les cités industrielles et les villes.

En résumé, une doctrine existe. Elle a suscité un commencement de réalisation. Il ne reste plus qu'à poursuivre son application.

André WOGENSCKY.



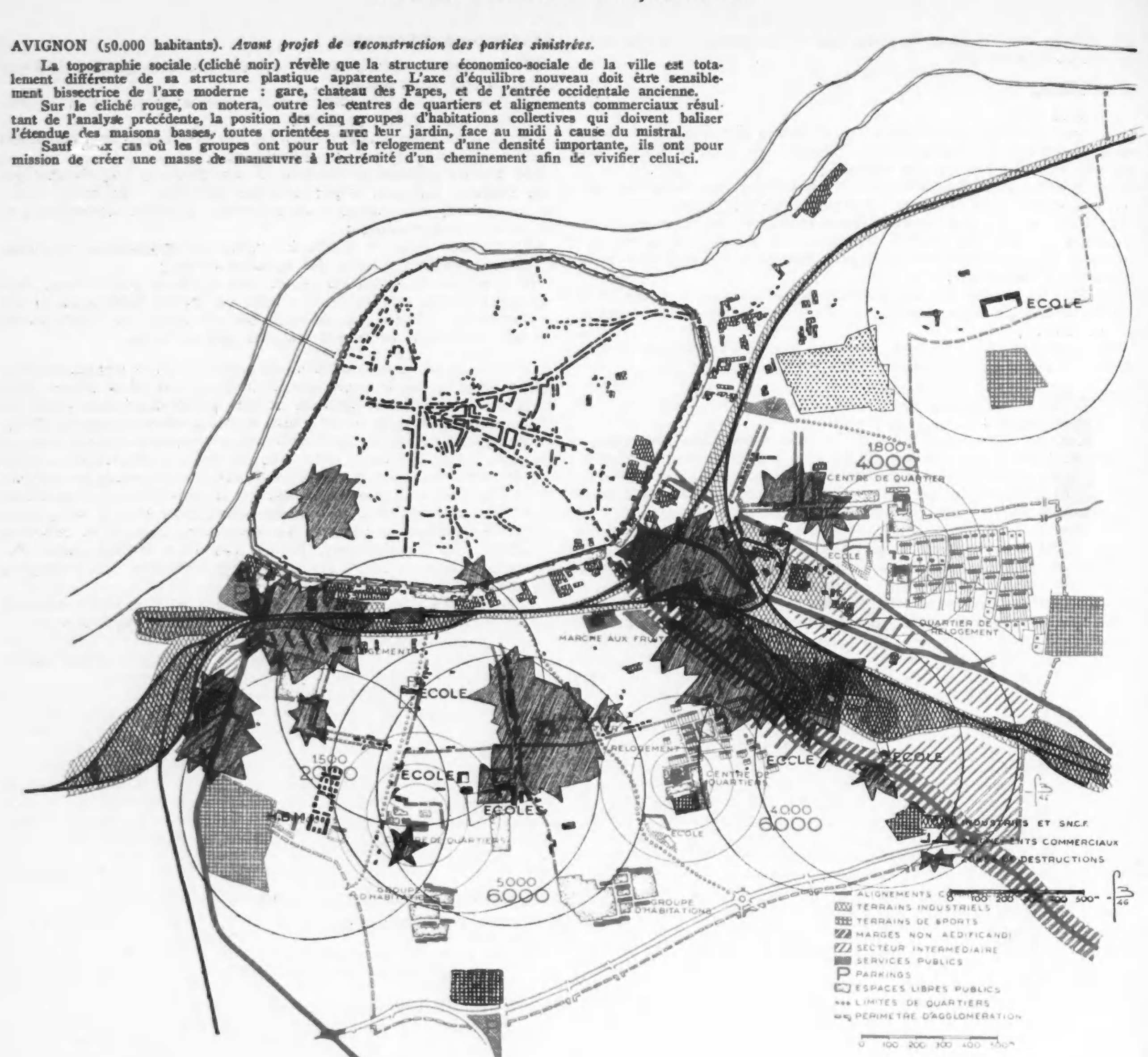
PLAN D'AMENAGEMENT DE LA PALLICE-ROCHELLE
URBANISTE : LE CORBUSIER.

AVIGNON (50.000 habitants). *Avant projet de reconstruction des parties sinistrées.*

La topographie sociale (cliché noir) révèle que la structure économico-sociale de la ville est totalement différente de sa structure plastique apparente. L'axe d'équilibre nouveau doit être sensiblement bissectrice de l'axe moderne : gare, chateau des Papes, et de l'entrée occidentale ancienne.

Sur le cliché rouge, on notera, outre les centres de quartiers et alignements commerciaux résultant de l'analyse précédente, la position des cinq groupes d'habitations collectives qui doivent baliser l'étendue des maisons basses, toutes orientées avec leur jardin, face au midi à cause du mistral.

Sauf aux cas où les groupes ont pour but le relogement d'une densité importante, ils ont pour mission de créer une masse de manœuvre à l'extrémité d'un cheminement afin de vivifier celui-ci.



LA STRUCTURE DE LA POPULATION : BASE DE L'URBANISME

LES RECHERCHES DE BARDET

Si une position a été généralement mal comprise, c'est bien celle de Bardet et sans doute sa personnalité et son mode d'expression en sont en partie la cause, mais surtout le travail que sa méthode exige des urbanistes, une révision de points de vue toujours difficile et l'effort de compréhension qu'il réclame de l'administration. Mais Bardet se défend d'être doctrinaire, il n'a pas tout-à-fait tort, mais il fait tout pour nous prouver le contraire par son langage et ses affirmations. Ses exposés de principes, et de simple bon sens, et ses méthodes en découlent et les étayent rigoureusement. Pour ma part je préfère entendre des vérités, même préservées comme des révélations, à des critiques de détracteurs qui pour la plupart ne savent pas de quoi eux mêmes parlent et sont bien incapables de donner une définition d'Urbanisme.

Plutôt que de revenir sur ces inutiles polémiques, j'ai préféré exposer quelques études de Bardet en exemple de ses méthodes. Elles évoquent à la fois ses idées directrices et montrent les limites auxquelles tout projet sérieux se heurtent en ce moment. Malheureusement ces études faites avec le souci de la réalisation mènent à des projets incomplets, parce qu'un projet ne vaut que dans la mesure où il peut tenir ce qu'il promet : et l'état actuel de notre gestion ne nous permet pas grand'chose.

L'étude ci-jointe de Clermont-Ferrand est significative d'une idée essentielle : l'équipement par Quartier, le Quartier répondant à un état démographique stable, à un groupement homogène et constant d'individus dont on peut mesurer l'ordre et la grandeur, et saisir la complexité des rapports humains. L'équipement se fait en même temps, à plusieurs échelons, sur le plan régional, sur le plan urbain, sur celui de la plus petite unité : le Quartier. Chacun de ces échelons exprime un nouveau mode de rapports humains autant administratifs et économiques. Ici le pointage des localisation commerciales et des établissements publics ou semi-publics donne nettement l'image de 7 ou 8 sattelites du centre de Clermont-Ferrand, communautés secondaires, groupant 3 à 6 ou 8.000 personnes dont la vie quotidienne et l'horizon de chaque heure du jour sont relativement indépendantes de la grande communauté. Chacune a déjà son école, ses magasins, souvent une église, une poste, enfin un début d'équipement.



CLERMONT-FERRAND : EQUIPEMENT DES QUARTIERS

Le cliché noir montre l'équipement actuel de la metropoie (100.000), les alignements commerciaux, espaces libres, etc...

Le cliché rouge montre l'équipement complémentaire prévu par l'urbaniste dans chaque quartier détecté par la topographie sociale.

Nous avons indiqué le nombre d'habitants souhaitable, mais pas l'équipement de caractère national, régional, départemental ou municipal qui est d'un autre ordre. Cet équipement, en effet, nécessite des conférences administratives, tandis que les problème de quartier sont résolus par une « enquête par corps » effectuée dans les quartiers auprès de la population intéressée. Celle-ci réalise, pour la première fois à Clermont-Ferrand, fait participer les citoyens à la création du plan.

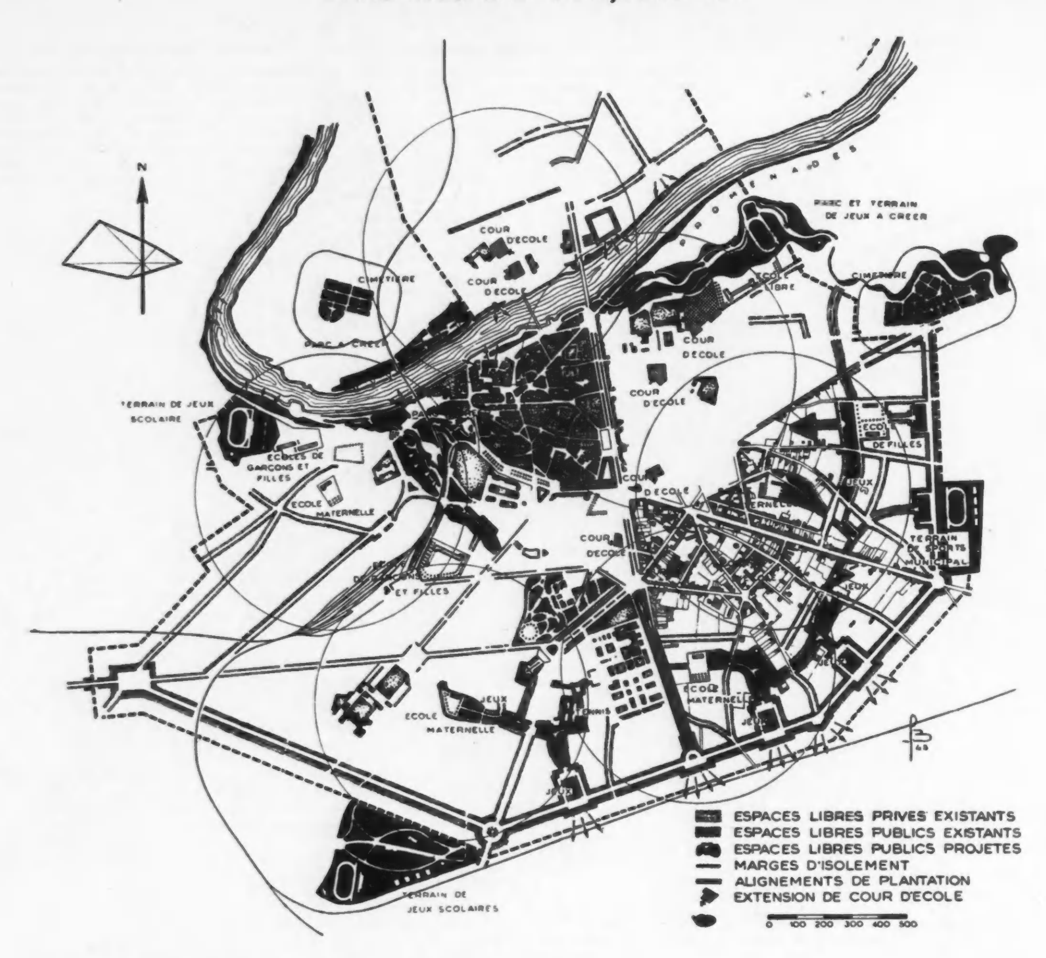
Tous ces établissements sont à 300 m. les uns des autres au maximum, aisément accessibles à pied de tout le secteur, presque visible de tout le quartier. Ce travail de repérage donne un aperçu du mode de vie et de son cadre. Il conduit, par exemple ici, à présumer de l'existence d'autres satellites (18 en tout) et du programme d'équipement de tous ces centres (école, crêche, dispensaire, bains-douches). C'est un premier aspect social de la Cité : celui de sa structure spatiale. L'idée n'est pas absolument originale à Bardet, mais il a été le seul jusqu'à présent à la poursuivre systématiquement. Il pousse plus loin la méthode jusqu'à ces plans « de topographie sociale » (pointage des professions et densité) qui permettent de saisir plus complètement la nature même de la population et son mode d'agrégation. C'est de là qu'il a tiré des conclusions sur les dimensions des groupements naturels et leur échelonnement, leurs limites et leur optima. Ces recherches d'ordre sociologique devraient être maintenant, pour devenir profitables, poursuivies par un service spécial sur une longue échelle, que la notion d'évolution y soit introduite et d'autres considérations notamment biologiques.

C'est un programme plutôt qu'un plan qui résulte de cette étude. C'est un travail d'administrateur, à la base du plan urbain général. Il reste abstrait et ne peut laisser préjuger de la valeur du plan, mais c'est un sérieux avertissement aux compositeurs trop pressés, soucieux avant tout du fonctionnement de la ville, mais qui oublient que sa consistance vient du pied de la pyramide, des hommes et des petits agglomérats à qui il faut assurer surtout vie et cohésion.

On peut regretter de ne pas avoir une étude morphologique à mettre en parallèle à celle-ci. Les groupes humains, tout sociaux qu'ils soient, possèdent une forme. Leur cohésion, même spirituelle, ne vient pas seulement des rapports de services ou d'habitudes entre leurs membres, mais tout autant de la représentation formelle que tout individu porte en lui du groupe dans l'espace, c'est-à-dire des traits et du caractère physique de chaque quartier, des constantes de couleurs, de volume, de végétation, du sens des toits, de la matière des murs, de la lumière. Ces caractères sont plus difficiles à saisir et surtout à exprimer que les éléments purement démographiques. Or, ces formes originales sont essentielles parce qu'elles sont la base du plan.

Cette préparation du projet de Clermont-Ferrand semblera à beaucoup bien prudente dans ses prévisions.. Ainsi les jardins de quartier font preque totalement défaut et les terrains de jeux — même compte tenu de la faible densité de ces secteurs et de leurs nombreux jardins privés. Il est d'ailleurs prévu des accroissements de population ce qui est possible par la mise en valeur des terrains, mais les diminutions de densités, comment y parvenir ? C'est qu'il n'y a aucun service qui puisse acquérir et entretenir ces jardins, alors que le budget municipal est grêvé par une voirie exorbitante résultant de la dispersion des lotissements, et leur manque parcellaire. C'est qu'il n'y a aucun moyen législatif et financier pratique de réduire les îlots insalubres du centre et d'acquérir leurs terrains mal gagnés mais trop onéreux — Cette méthode logique nous fait toucher du doigt les insuffisances d'un programme encore trop osé et en partie irréalisable.

Le projet d'aménagement de la banlieue Sud d'Avignon procède du même esprit mais, sur une échelle moins vaste, et, pour des raisons de reconstruction, sur le même plan l'équipement des quartiers, le schéma de la structure de ces quartiers, et des indications d'ordre plastique. L'analyse ne livre pas de renseignements bien précis sur ces faubourgs totalement inorganiques. Trois écoles existantes, quelques localisations commerciales sporadiques, et le sens normal des cheminements vers le centre de la ville donnent les premiers éléments à l'organisation de trois groupements en quartiers. Un des « Centres de Quartiers » (centre social) servira aux deux quartiers de l'Ouest, le troisième possèdera son propre Centre. Des alignements d'immeubles en ordre continu, propice à la vie des boutiques, sont prévus sur une voie transversale existante qui relie ces divers secteurs, et notamment sur les voies d'accès au centre, sur celles surtout au bout desquelles sont construites, ou à construire, des habitations collectives à assez forte densité. Le grand axe à pénétration routier est affirmé à l'Est le long du chemin de fer et nettement dégagé. Enfin un quartier nouveau de relogement est créé au N.E.,



SYSTEME D'ESPACES LIBRES D'ALBI (30.000 habitants)

C'est une cité de briques roses dans les fleurs, les couleurs y chatoient et demandent un écrin vert qui les fasse ressortir. Ce besoin esthétique trouve d'exceptionnelles facilités de réalisations, du fait de la trame des rues assez lâche et du parcellaire. Il en résulte de vastes terrains enclavés à l'intérieur des ilots, terrains qui peuvent être immédiatement utilisés pour un système de parcs en bordure desquels s'établiront les écoles et les terrains de jeux pour enfants, au long des circuits piétonniers indépendants du réseau des rues. Faut-il ajouter que le besoin d'hygiène est satisfait et que les « quartiers » se trouvent immédiatement structurés comme il convient.

Sur la figure, on a indiqué, outre les plantations, les cours d'écoles à agrandir (toujours oubliées), la texture de la vieille ville à cureter et des quartiers récents pour montrer les différences d'échelle.

complètement équipé avec centre social, école, église, terrains de jeux, parcs, commerces, garages collectifs. Toutes ces installations sont déjà localisées. En plusieurs endroits les lotissements sont même tracés, en tenant compte de l'orientation et du parcellaire. Les maisons réunies par 4 ou 5, diminuent les frais de viabilité, augmentent les surfaces vertes et créent de petites unités secondaires au quartier.

Il est intéressant de souligner comment est indiquée, sans être imposée, la solution plastique. Dans ces faubourgs, qui ne s'y prêtaient d'ailleurs pas, l'urbaniste n'a fait aucun essai de composition à proprement parler, mais l'intention plastique y est manifestée et la structure architecturale, au sens urbain du mot, y existe d'une façon latente : habitations collectives élevées, groupements de petits pavillons, files de maisons continues, pavés des établissements publics, répartition des masses vertes (surtout dans le quartier N.E.) se prêtent par leur voisinage à une composition libre qui sera réussie si chaque élément réparé est convenablement traité par des architectes capables et contrôlé par l'urbaniste coordinateur. S'il y a composition, c'est avec des éléments vivants, et non, comme on le fait le plus souvent, avec des voies ou des alignements, et des façades dépourvues de tout contenu humain. On peut avoir un doute sur les chances de la réalisation, mais n'est-ce pas là un principe autrement naturel que celui de l'ordonnancement.

Le projet des Espaces Libres d'Albi nous éloigne un peu des questions démographiques pour nous rapprocher de la plastique. Des masses de jardins et parcs privés aèrent largement le centre. Une suite à peu près continue de parcs ou d'alignements plantés ceinture la ville et s'insinue par endroits dans les agglomérats des constructions épousant d'une manière parfaite tous les plis et replis des îlots. On observera sans doute qu'aucun terrain de jeux n'existe à moins de 800 m. du centre, qu'en réalité les parcs publics aussi sont éloignés du centre, et que les écoles surtout, toujours au centre, n'ont que des cours et pas de jardins. Nous en revenons une fois de plus au problème des valeurs foncières et au paradoxe de laisser les riverains de nouveaux parcs (dont la ville en fait les frais) profiter de cette plus-value, tandis que la ville n'a toujours pas les moyens d'exproprier à bon compte des immeubles insalubres ou des terrains qui n'ont de valeur que spéculative. Et ces Espaces Libres privés eux-mêmes comment les maintiendra-t-on, malgré toutes les servitudes, à l'encontre de la pression du lotisseur intéressé ? Ce sont ces questions que Bardet pose chaque jour.

Le Plan d'Aménagement de la Baie d'Ajaccio a surtout une valeur de manifeste. L'Urbaniste dispose enfin de l'espace. Affranchi de la mosaïque urbaine et de l'élément humain, il recompose avec les éléments de la Nature. Il s'attache à remettre un site en valeur par le reboisement qui souligne les mouvements de terrain ; il écarte les constructions insolites, et protège ces dernières solitudes qui nous

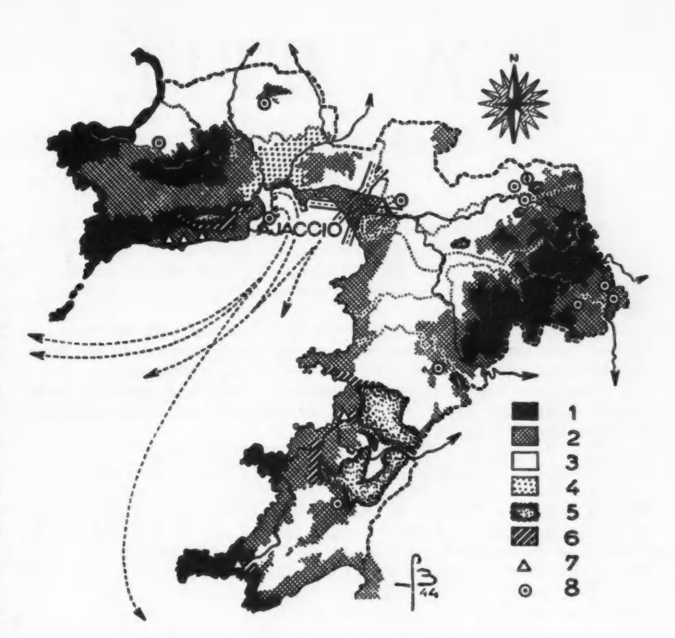
restent non seulement contre les constructions, mais contre le passage même des voitures. « Le sol est la première forme d'architecture » a dit Franck Lloyd Wright.

Ces cours, exemples de projets inachevés n'auront peut-être donné qu'une idée incomplète des notions que Bardet développe dans ses articles et ses conférences. Il propose, conçoit, et demande brièvement plus qu'il ne lui est possible de mettre en pratique, surtout dans ces cas particuliers et dont il connait trop bien les limites imposées par une législation et des finances encore inadaptées. Je ne crois cependant pas l'avoir trahi en n'insistant pas plus sur le détail de ce qu'il appelle l'échelonnement des unités résidentielles, et leurs progroupements, non plus que sur cet optimum de population résultant pour lui des contrastes relevés dans ses topographies sociales et qui devraient aussi se justifier par les représentations sensorielles, visuelles surtout, plus ou moins abstraites des individus de chaque groupe, et qui concourent à leur cohésion. Bardet insiste, et de toutes les manières, sur le caractère de structure spatiale de la population et sur la notion du groupe. Il s'agit pour lui de préciser ce que l'on veut faire et le sujet traité. L'urbaniste se présente comme une intervention dans l'exploitation de l'espace, et, en définitive comme un mode d'administration. Il a pour but la population et pour moyen l'aménagement spatial et l'architecture. On ne s'est guère soucié jusqu'à présent de ce qu'est cette population. Si l'on rencontre de grandes divergences dans la manière de traiter les agglomérations, les uns faisant passer avant tout les questions de fonctionnement, d'autres l'esthétique ou le confort, c'est que les données du problème et ses méthodes d'étude n'ont pas été clairement posées. On ne traite pas une ville, mais une population. On adapte à celle-ci, on réadapte l'espace et à sa mesure. S'il y a un ordre à établir dans la Cité c'est avant tout un ordre humain, et les autres nécessités doivent lui être soumises.

Mais il faut arriver à déterminer cette nature de la population et le sens le plus favorable à son évolution. Il n'y a pas de doute que c'est cette notion de groupe en tant qu'il représente une entité et exprime des rapports organiques, qui est la clef du problème, parce que c'est une donnée d'expérience, contrôlable, mesurable, une de ces données que la sociologie peut et doit exploiter. Il reste à faire admettre que ces recherches sont à faire rationnellement et pour servir à l'Urbanisme. Et il reste aussi à s'étendre sur le sens à donner à cette évolution. Car cette politique repose en dernier lieu sur un postulat. Veut-on une cohésion sociale, et de quelle nature ? Une tendance certaine des moins modernes, qui est dans la nature des choses actuelles, mais non pas dans celle des hommes, conduit à l'uniformité (qui est bien le contraire de l'unité). Il est évident que si le caractère, la moralité, ainsi qu'une certaine quiétude, sans vouloir de bonheur, disparaissent, en même temps la qualité : privant sur la qualité et cela d'autant plus que les hommes sont réduits à n'être que des individus séparés les uns des autres et noyés dans les masses. Dans l'espace, qui est notre domaine, ceci se traduit par une dispersion et un envahissement de l'habitat, par la confusion des formes, la prédominance dans la composition de caractères étrangers à la cité, le nivellement des limites géographiques. L'homme perd d'autant plus facilement le sentiment de la solidarité et le contact avec ses voisins que ceux ci se confondent dans l'uniformité et que lui-même ne peut faire totalement si un habitat est devenu anonyme.

Le jeu des fonctions économiques est si fort aujourd'hui qu'on en est venu à oublier qu'à leur base est le facteur humain, et que c'est dans sa bonne administration que réside le secret du jeu. Mais comment, dans quelle mesure, à quel moment, grâce à qui, insérer ces considérations dans le plan général de mise en valeur du Pays ?

R. LE CAISNE.



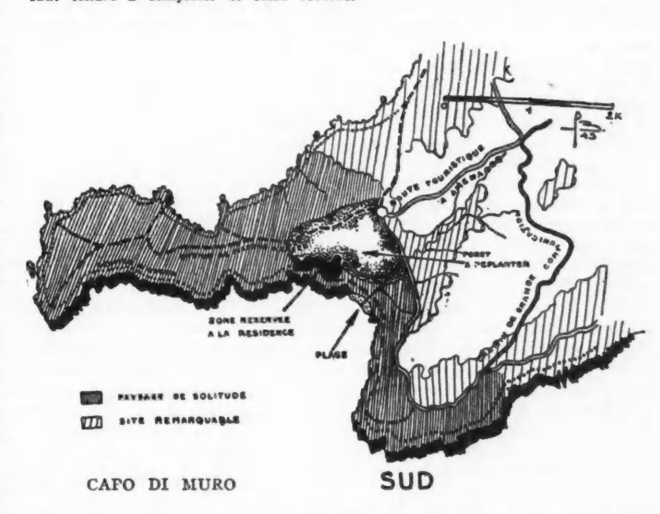
PROTECTION DE LA BAIE D'AJACCIO

La plus importante protection de paysage entreprise et s'étendant sur près de 100 kilomètres de périmètre côtier.

1 : paysage de solitude à classer ; 2 : site remarquable à classer ; 3 : zone d'exploitation rurale ; 4 : zone maraichère à surveiller ; 5 : forêt existante ; 6 : forêts à replanter ; 7 : localisation pour stations balnéaires futures ; 8 : agglomération existante.

Cette baie présente, outre le poème minéral des Sanguinaires, une succession de golfes et de pointes d'un rythme parfait et d'une variété sans cesse renouvelée. Un réseau de promenades différenciant véhicules et piétons permet l'accès aux points de vue et retraites les plus admirables, sans en gâcher la solitude. Enfin, des reboisements permettent auprès de plages de sable fin, des localisations de villas, par bouquets, dans les concavités des masses rocheuses exposées en plein midi.

C'est une immense fresque à composer avec des éléments de nature qu'il faut tendre à compléter et faire revivre.



CAPO DI MURO SUD

Ci-dessus : Détail de l'extrémité Sud montrant comment les routes d'accès s'arrêtent en bordure des paysages de solitude Comment un petit bois est créé pour recevoir la zone de résidence qui est volontairement distante de la plage de sable existante. Tout est étudié en vue de l'alternance : contact, solitude, base de l'épanouissement humain.

LA CITÉ NATURELLE

CONTRIBUTION A LA DOCTRINE DE L'URBANISME

« La Cité Naturelle », le livre que vient de publier Jean Lebreton, constitue une contribution essentielle à la doctrine de l'Urbanisme. C'est l'œuvre franche et salubre d'un auteur que la foi anime, et qui chemine par les voies sans détour que sa méditation champêtre lui a ouvertes.

Les solutions que Jean Lebreton nous propose sont radicales. Il taille, il élimine, puis il remplace et organise, composant une harmonie entre toutes les parties du territoire, villes et campagnes.

C'est une vision large et généreuse, mais non pas utopique, chaque proposition étant fondée, avec beaucoup de bon sens, sur les bases les plus solides.

N'est-ce pas en effet avec cette hauteur de vue qu'il convient d'aborder de tels problèmes ? Des propositions de ce genre ne sont-elles pas de celles qui nous conviendraient le mieux à l'heure actuelle ? On sait bien que l'urbanisme est aussi nécessaire aux pays pauvres ou ruinés qu'à ceux qui sont en plein essor. Mais ce qu'il nous faut c'est un urbanisme véritable, comme celui que nous propose Lebreton, et non des recettes pour rapetasser tant bien que mal nos agglomérations meurtries ou malades. Car est-on bien sûr que les retouches timides et successives auxquelles nous sommes tentés de penser que la dureté des temps nous contraint, ne coûteront, en définitive et tout bien pesé dans leurs conséquences, plus cher que les solutions franches qu'une claire vision des problèmes à résoudre devrait nous inciter à choisir ?

Homme de pensée et d'étude, ne croyez pas que Lebreton soit un pur théoricien qu'embarrasse le contact avec la réalité. Je l'ai suivi dans son action pour l'aménagement de villages très sinistrés de la Somme. Il tente d'appliquer là ses théories. Je l'ai vu aux prises avec les facteurs physiques et psychologiques du lieu, parlant avec les gens leur langage, tenant tête, convaincant, assouplissant ses méthodes, les modelant selon les formes de la vie, et obtenant l'accord, si souvent difficile à obtenir, des intéressés.

N'est-ce pas là un témoignage suffisant pour qu'on lui accorde la confiance et la sympathie qu'il mérite ?

Paul DUFOURNET

*

L'origine des recherches de Lebreton les a marquées profondément. Il est venu à l'urbanisme par le social, plus précisément par la lutte contre les taudis. Avant d'être technicien, il est dans son œuvre un homme social, un militant.

Depuis nombre d'années les urbanistes cherchent à dissocier les fonctions de la rue : habiter et circuler ; mais, pratiquement les auteurs de plans continuent à baser leurs aménagements sur la rue-couloir-à-tout-faire. Lebreton, analysant deux villes de province (Le Mans et Caen avant sa destruction) repère les zones de taudis et constate que le plus grand nombre entoure la partie centrale de grand commerce ; d'autres se trouvent sur les arrières de rues à grand trafic. Une solution lui apparaît alors : sans toucher temporairement aux rues principales, il propose de détruire les îlots insalubres et les remplacer par des routes urbaines qui se faufilent en quelque sorte sur les emplacements de faible valeur. Ces voies sont des routes et non des rues : nulle maison ne les borde, mais de vastes zones de plantations les isolent des îlots voisins, afin de couper le bruit et abattre la poussière. Leur fonction unique est de canaliser la circulation automobile à l'intérieur de la ville. Dans la partie centrale, la route urbaine, suivant la trace des anciens taudis **« entoure le centre sans y pénétrer, le vitalisant en le laissant dans la paix »** ; de là, elle se ramifie dans les directions principales et se prolonge jusqu'aux voies de rocade qui devient la circulation extérieure à la ville, ou trafic interurbain. Une telle conception permet de réaliser un coup double : créer l'indispensable réseau de voies spécialisées qui donnera la paix à la ville, et détruire les taudis. Ainsi le social, la lutte contre les taudis a donné naissance à une technique originale et saine.

La création de la trame des routes urbaines n'est, pour l'auteur de la « Cité Naturelle » qu'un premier stade de l'aménagement des villes car, dans cette étape, les rues anciennes subsistent. Mais l'ossature est créée ; en elle s'insèrera la remodelation progressive de la ville. Les rues anciennes ne sont que provisoirement conservées mais ne doivent pas recevoir de maisons nouvelles. Celles-ci seront édifiées sur des aires complètement libérées de leurs constructions. A cet effet on analyse la ville et on classe les îlots d'après leur salubrité et leur intérêt économico-social de réutilisation. Au fur et à mesure des besoins de terrain à bâtir, on rase les îlots les plus insalubres par zones homogènes afin de pouvoir constituer des « cadres de vie » techniquement parfaits.

Deux idées directrices dominent la conception des nouveaux quartiers. Au point de vue des formes, les « cadres de vie » seront orientés. Les maisons grouperont sur leur « façade de vie » toutes les pièces de résidence, et cette façade sera tournée vers le Sud, ou Sud-Sud-Est, vers les jardins publics ou privés. La façade de service, vers le Nord, groupera les pièces annexes et dégagements, qui constitueront une protection contre le froid, le bruit.

Au point de vue social, Lebreton cherche avant tout à créer des groupes humains dont les membres **se connaissent**. Pour lui, sans connaissance, pas de vie sociale possible, pas de gestion réelle et démocratique des organes qui doivent réaliser cette vie. L'auteur de la « Cité Naturelle » propose donc de créer des « cellules villages », échelon de base caractérisé par des relations de proximité entre les familles au nombre d'une centaine environ, des « quartiers-cités », échelon caractérisé par des relations d'affinité de caractère culturel, de 2 à 6.000 personnes, et par la satisfaction d'une grande part de leurs besoins économiques (ravitaillement). La fédération de ces « cités » constituent la ville.

Dépassant les problèmes internes de la ville, Lebreton tente de poser le problème plus vaste de l'équilibre villes-campagnes ; ou, en d'autres termes, cherche à ramener la ville à ses fonctions vraies pour qu'elle les réalise mieux, et à l'épurer des organes que la concentration industrielle anarchique des XIXe et XXe siècles lui a surajouté, au risque de l'étouffer.

Mais, avant de poser les bases d'une décentralisation industrielle, il faut refaire une structure viable à l'ensemble du pays : campagnes et villes de faibe importance. Nous retrouvons ici la même philosophie sociale qui est à la base de la conception des groupes humains urbains, et nous voyons se préciser les traits du « village » moderne, de la « cité inter-villages », enfin de la « ville rurale » résultat de la fédération de plusieurs cités inter-villages, et correspondant à 15 à 30.000 habitants. La décentralisation industrielle peut alors s'accomplir par la création, soit de colonies greffées sur les villages restructurés, soit de nouveaux villages dans le rayon d'une « cité inter-villages », ou encore de cités dans le rayon d'une « ville rurale ».

La grande ville étant allégée d'une partie de ses habitants qui ne concouraient pas à l'accomplissement de ses fonctions essentielles, son aménagement est facilité, car cette diminution de population permet de supprimer l'habitation dans les zones intrinsèquement insalubres et d'aménager plus largement les quartiers salubres. L'auteur de la « Cité Naturelle » ne propose d'ailleurs que des faibles densités, tant pour les quartiers centraux réservés aux affaires que pour les quartiers de résidence. Par contre, il attache une importance essentielle à la liaison entre les résidences et les lieux de travail et le centre urbain, ce qui le conduit, pour les cités jardins, à une formule proche de la cité linéaire : une sorte de chapelet de cités reliées entre elles, au centre et aux zones de travail par une unique voie très bien desservie.

Il ne s'agit donc pas seulement pour Lebreton, de faire entrer le soleil, l'air et l'arbre dans les villes ; son but est de permettre par un éclatement des cités étouffées, de remettre une grande partie des hommes dans des **conditions optima** de vie : l'épanouissement des corps, muscles et sens dans leurs besoins essentiels, ancestraux, que notre fausse civilisation a mutilés ; épanouissement qui ne peut être obtenu que par un contact étroit avec la nature ..... les champs et non les parcs. A ceux qui doivent, par leurs fonctions, habiter les villes, les solutions de la « Cité Naturelle » offrent la possession de l'essentiel de ces biens et particulièrement, ce qui est trop oublié par les urbanistes, même novateurs, la paix, le silence, que seules les routes urbaines isolées par des écrans plantés et bâtis, convenablement disposés, permettent d'obtenir.

Au moment où l'urbanisme nous apparaît trop souvent marqué de timidité, voire de manque de confiance dans notre désir du « meilleur », où les solutions salutaires mêmes courageuses arrivent à s'en trouver grandement affectées, l'œuvre de Jean Lebreton est un appel à la foi et à l'espoir, imprégné de la qualité la plus saine : « l'amour des hommes ».

PIERRE SAVIN.

---

(1) « La Cité Naturelle, recherche d'un urbanisme humain » aux Editions Paul Dupont - 1945.

LA RÉVOLUTION URBAINE

A PROPOS D'UN LIVRE DE L'URBANISTE PIERRE LAUGA

Architecte et Urbaniste, Pierre Lauga se demande pourquoi « les projets des urbanistes se couvrent de poussière dans les Hôtels-de-Ville, les maquettes des architectes s'effritent dans les greniers, les dossiers d'expropriation restent jalousement cachés au fond de quelque tiroir ».

Et, il répond catégoriquement, en parfaite connaissance de cause :

« La raison, la seule raison de cette carence, c'est que la valeur foncière des terrains urbains est terriblement élevée ».

En effet, « l'urbanisme tel qu'il doit être réalisé demande de la place, veut aérer les constructions, assainir les voies de communication, agrandir les jardins publics, et il se trouve que la moindre de ces opérations, dès qu'elle est chiffrée, dépasse de beaucoup les possibilités financières. Et plus on attend, plus les terrains se font rares, donc plus les valeurs foncières montent. En plus, l'absence d'un zoning strict brouille le marché immobilier, une lutte à mort s'engage où l'argent qui produit, celui de l'industrie et du commerce, l'emporte sur l'argent qui se perd, celui du logis. Mais pendant que cette lutte se poursuit, la valeur des terrains monte toujours, les administrations sont de plus en plus désarmées pour faire respecter leurs plans d'aménagement, les villes sont de plus en plus malsaines à habiter, de plus en plus laides à visiter, de plus en plus malcommodes à parcourir.

« Une enquête portant sur des villes situées dans une douzaine de pays différents, et une expérience personnelle dans ce domaine, m'ont montré que les opérations d'aménagement portées sur les plans d'urbanisme ne pouvaient être réalisées, avec des moyens financiers normaux, que rarement, et cela uniquement du fait de l'importance des expropriations nécessaires. Et je ne parle que des aménagements les plus indispensables à assurer la santé et l'activité des habitants, car les améliorations purément esthétiques semblent des élucubrations de fou, dès qu'on essaie d'en chiffrer la réalisation ».

Quelle conclusion doit-on tirer de cette constatation ? Tout simplement, « qu'il reste à trouver les moyens qui abaisseront la valeur foncière de la propriété urbaine pour permettre la réalisation de plans d'urbanisme, et que, dans l'état actuel des choses, tout urbanisme effectif est impossible ».

Pour découvrir ces moyens, Lauga analyse tout d'abord certaines données de base du problème. Enumérons tout simplement les titres des chapitres suivants : « Nécessité d'un habitat sain et social » — « Nécessité d'un **zoning** » — « Nécessités sociales et économiques d'une décentralisation industrielle » — « Aviation et possibilités qui en découlent ». — Un important chapitre est consacré au rappel de quelques « vérités économiques » élémentaires : c'est un aspect trop souvent oublié du problème, et c'est un des mérites de l'auteur de lui avoir donné la place qu'il mérite, et de l'avoir traité avec pertinence et sérieux. L'aspect politique et social du sujet n'est pas davantage négligé, et l'auteur s'y révèle l'homme ardent et sensible qui s'exclame quelques pages plus loin : « Pour nous, enfants de ce siècle, pour nous, partisans d'une vie plus sociale, pour nous, adeptes d'un urbanisme effectif, pour nous, convaincus de modernité, ce sont surtout les destructions de taudis que nous comptons, ce sont surtout les anéantissements de banlieues sordides que nous contemplons, ce sont surtout les possibilités d'une vie plus riante auxquelles nous voulons nous attacher.

Nous savons aussi pleurer sur la destruction des cathédrales, sur la mutilation des œuvres d'art, sur les littératures consumées, mais nous ne voulons pas perdre nos forces en regrets stériles, en gémissements vains et inutiles, et surtout nous ne voulons pas entendre parler de « reconstruction » : il faut se préparer à « construire du neuf ».

C'est une œuvre de jeunesse de ne pas s'attarder à vouloir revivre sa journée, à ne pas vouloir reprendre une méthode de vie « révolue » ; la sénilité, au contraire, se complaît dans le vain espoir d'éternels recommencements et de retours en arrière. Que le bilan des destructions auquel nous nous appliquerons, en ne laissant rien dans l'oubli, de ce qui « fut », nous permette également de mettre en pleine lumière tout ce qui n'était pas et qui devra exister demain.

Pas plus qu'on ne revit sa journée on ne reconstruit ce qui est détruit, on ne refait ce que d'autres avaient fait ».

« Pour moi la tradition est précisément de faire neuf et moderne à chaque époque ».

Et, en appliquant cette définition à l'architecture, à l'esprit dans lequel doit être abordée la reconstruction, Lauga proclame :

« A chaque époque correspond un style. Il dépend de nous que le style qui marquera la nôtre soit un style majeur, un de ces styles qui entament d'une trace profonde la figure d'une civilisation.

Ce n'est ni en imitant les constructions des siècles révolus, ni en s'en inspirant, que les architectes de notre temps créeront ce style ; c'est, au contraire, en cherchant des solutions nouvelles s'adaptant aux besoins de nos contemporains et en utilisant les possibilités techniques de notre époque que nous pourrons peut-être le créer.

Rien ne sert de discuter en manipulant dictionnaires et vieux grimoires, le jour où il sera possible de construire, il faudra bien jeter loin de soi toute vaine contrainte et obéir à la loi inexorable qui a réglé depuis les origines toutes les constructions : rapidité, économie, satisfaction des besoins de l'habitant ».

Même condamnation catégorique du prétendu **régionalisme** : « Jamais, au grand jamais, un architecte des siècles passés n'a voulu construire en style normand ou breton ; il a construit pour les besoins les plus directs de ses clients, en tenant compte de leur genre de vie, et surtout en étant résolument de son époque ».

Mais après cette analyse, après cet acte de foi, quelles conclusions pratiques, quelles propositions constructives ? On peut les résumer en une seule phrase : **Il faut construire des villes nouvelles.**

La deuxième partie de l'ouvrage est consacrée à la description de ces villes que l'auteur nous propose comme la solution « non seulement souhaitable, mais absolument indispensable » d'un problème apparemment insoluble. Nous ne vous en disons pas davantage, Lauga vous expliquera bien mieux que nous ne saurions le faire le triple choix du site, de l'échelle et du plan ; les caractéristiques du zonage, des circulations et localisations qui en détermineront le « caractère » - et réciproquement. Car vous voudrez certainement lire son livre (Editions « Je sers »).

Mais nous ne résistons pas à l'envie de citer ce passage, extrait de la conclusion de l'étude, qui indique bien dans quel esprit Lauga aborde et résout les problèmes de l'urbanisme :

« Devant les difficultés innombrables qui, à l'heure actuelle, rendent presque impossibles les modifications radicales indispensables des conditions de vie dans nos villes existantes, je crois, et c'est là l'idée qui m'a guidé, qu'un seul moyen nous reste : construire des villes nouvelles.

Ces villes, les techniques actuelles et la puissance des moyens dont nous diposons nous permettraient de les réaliser très rapidement, c'est là une simple question de volonté et de gouvernement. Même dans notre vieille Europe, **et a fortiori** dans les pays où notre civilisation s'est manifestée plus tardivement, de telles opérations seraient économiquement avantageuses, sinon sur le plan étroitement individuel, tout au moins sur le plan de l'économie générale. Ces constatations, d'autres que moi les ont certainement faites, d'autres que moi s'y sont certainement arrêtés, mieux placés que je ne le suis moi-même pour faire aboutir les projets qui doivent en découler. En écrivant ce livre, j'ai seulement voulu indiquer en humble spécialiste ou, comme diraient les juristes, en homme de l'art, que le grand rêve de l'humanité vers une vie meilleure est réalisable ; à d'autres de nous donner l'occasion, à nous urbanistes, de le prouver. Alors, dans un même élan, ingénieurs et géomètres, économistes et géographes, médecins et sociologues, sculpteurs et architectes, nous pourrons nous réunir en équipes et préparer, sous un contrôle politique éclairé, puis ensuite construire, les cités des hommes libres ».

P. V.

LA LEÇON DU PASSÉ

PAR H. TREZZINI

Le mot de civilisation possède un double sens d'action et d'état, mais c'est le premier qui lui donne toute sa signification. La civilisation est une action, et cette action de civiliser, un perfectionnement ; perfectionnement qu'on peut considérer comme un « développement progressif, irrégulier et inégal de fonctions sociales, coordonnées et cependant relativement autonomes, dans les techniques et l'économie, la pensée, le jeu et les arts, l'organisation et la coordination de la vie collective ». Dans le sens d'état, le mot prend une signification plus générale, mais essentiellement descriptive et statique : l'ensemble des caractères que présente la vie collective d'un groupe ou d'une époque.

Ce double sens d'action et d'état, met l'accent sur deux aspects opposés et fondamentaux de la vie sociale : variation et permanence, aptitude au changement et conservation de l'acquis.

Les acquisitions de l'homme au cours de sa vie individuelle ne deviennent pas héréditaires et ne sont pas transmises à sa descendance. Née dans la vie sociale, la civilisation a pu cependant se conserver et progresser, malgré des fluctuations, par l'enseignement et la tradition, qui remplissent dans la vie collective les mêmes fonctions de transmission et de conservation que l'hérédité dans la vie organique. Agir, innover, inventer sont le fait des individus. Les dons de l'esprit, le goût, l'intelligence, l'invention dérivent tout en étant inégaux et inégalement répartis, de dispositions héréditaires. Ces dons, la société contribue à les développer, permet de les réaliser. Mais l'innovation, l'invention, sont des faits isolés, perdus pour la civilisation tant que leurs efforts n'ont pas été fixés par la tradition.

La société est nécessaire. Elle est facteur de permanence, gardienne des acquisitions antérieures qu'elle transmet aux individus et aux générations successives, elle agit comme puissance conservatrice. D'autre part elle est aussi facteur de variation, car seule la vie collective permet à l'individu de réaliser ses possibilités, éveille et active ses dons d'initiative et d'invention. Les intérêts de l'individu et de la société sont solidaires. La vie sociale est dans son fond une solidarité et une réciprocité de services, déterminés par les conditions d'existence de la société et de l'individu.

Une société est plus et autre chose qu'une somme d'individus. La vie de la société, spirituelle autant que matérielle, est organique, car ce corps qui nait, croit, décroit, se reproduit ou se réduit jusqu'à disparaître, qui possède des parties qui meurent et que remplacent d'autres produites par génération, on peut bien dire qu'il s'apparente à un corps vivant : et comme tout être vivant, la vie des sociétés est soumise à certaines conditions. Avant tout **une société ne peut exister que si les éléments qui la composent ont conscience de son existence.** Cette conscience se manifeste par le sentiment social, sentiment d'appartenance à un groupe et de dépendance vis-à-vis de celui-ci. Ensuite une société doit assurer sa **durée**, car la vie n'est pleinement valable que si elle se prolonge dans le temps. Conscience et durée postulent l'existence des individus : la société doit donc tenir compte de leurs conditions d'existence aussi bien que des siennes propres.

L'instinct de conservation est à l'origine d'un certain nombre de besoins organiques, respirer, s'alimenter, s'abriter, qu'il est indispensable de satisfaire. Evidemment, ces besoins sont communs à tout être vivant, animaux compris. Mais l'homme en tant qu'homme possède d'autres instincts et activités qui lui sont propres. L'attrait du semblable pour le semblable, instinct naturel, et qui rend la vie de relation nécessaire. La pensée née de la vie sociale, génératrice d'inquiétude et de tourment qu'ignorent les animaux, génératrice surtout de désirs, et créatrice d'idéaux. Enfin l'activité de jeu, une des formes les plus fécondes de la conduite des hommes, à laquelle les civilisations doivent leurs physionomies les plus séduisantes et les plus originales ; car tous les arts sont une façon de jouer avec des formes et le maniement des idées est un jeu d'abstractions et de symboles. Ces instincts et activités engendrent des besoins qu'aussi bien et sinon plus que les besoins organiques demandent à être satisfaits.

Il n'est pas de société qui ne dessine sa place dans un milieu spatial et qui n'ait à la fois une étendue et des supports matériels qui sont aux activités sociales ce que sont les organes aux fonctions organiques.

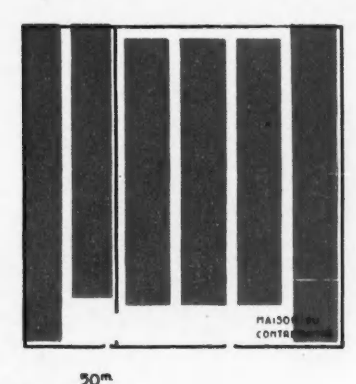
Les formes spatiales de la vie collective, hommes et choses, organismes en chair et en os, lieux et bâtiments, conditionnent nécessairement la durée et la stalibilité sociale, de sorte que la civilisation est le produit de la vie sédentaire. D'autre part comme l'intensité de la vie collective est fonction de la multiplication des rapports entre les hommes c'est la cité qui apparait comme l'organe essentiel de la civilisation.

La cité est en effet le cadre de la vie sociale. Mais la cité n'est pas seulement une certaine quantité d'édifices privés ou publics, reliés par des espaces libres. Il ne faut pas séparer le contenant du contenu, la cité de ses habitants et surtout de leurs actions. La fonction crée l'organe : l'aspect que représente la cité, sa forme matérielle est la résultante de ses conditions de vie et toutes les villes du présent et du passé en portent témoignage.

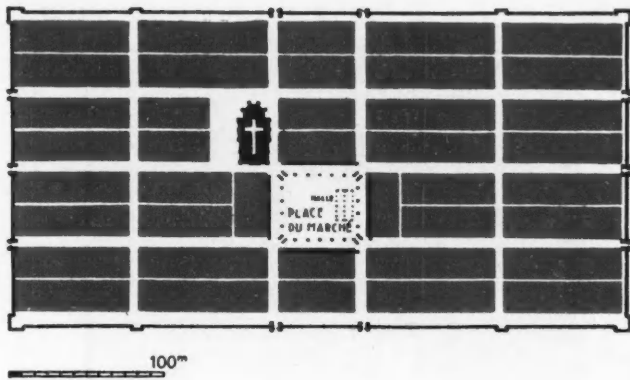
Entre Tell el-Amarna, simple groupement de logis, assez semblable à trente siècles de distance aux corons des mines du Nord, et une ville comme Priène, cadre d'une forme supérieure de vie collective, il y a toute une gamme de transitions représentatives de tous les régimes. Les exemples sont nombreux. Prenons New York ; c'est un organisme à cellules non différenciées. Lotissement ordonné, mais l'ordre n'y est qu'apparent, car la différenciation nécessaire s'y fait dans la troisième dimension et les localisations organiques au gré du hasard sous l'empire impersonnel des choses. A Montpazier par contre l'ordre est réel, mais l'organisme qu'il nous révèle, embryonnaire ; les besoins matériels et spirituels des habitants sont satisfaits, mais le social point. La tête est ailleurs. Korsabad et Coucy, villes de despote, nous présentent à vingt siècles d'écart, deux structures semblables ; la tête ici existe, mais elle absorbe tout. La ville est à son service et le divin un instrument du pouvoir. La cité est devenue un organe de la vie politique mais n'y participe pas.

Transition entre la ville du despote et la ville du monarque telle nous apparait Pékin. Créée pour les besoins d'une politique, elle est par excellence l'effet de la volonté d'un homme où le souverain apparait teinté des reflets de la divinité. Villes de prince, Caprarole, Richelieu, Versailles où la cité n'est qu'une dépendance du château. Ville de monarque, le Paris de Napoléon III n'est pas une ville créée, mais on y décèle une volonté continue : « le grand dessein des rois » que Napoléon conduit à son achèvement. Tout dans la composition du centre concourt à l'exhaltation du souverain. Le reste de la ville satisfait aux besoins de la vie matérielle et à ceux de l'esprit, mais la vie politique est centralisée aux Tuileries. Hispahan, Carlsruhe s'inspirent des mêmes principes. Washington est la capitale d'un monarque constitutionnel : le Président et le Congrès se partagent le pouvoir, mais la ville ici non plus ne prend part à la vie politique. Pergame est la fille d'Eumène ; son palais domine la ville, les bâtiments du culte s'étagent en dessous. L'art et la littérature y sont à l'honneur, mais plus que le produit naturel de la race ils apparaissent comme le fruit d'une doctrine. Si le théatre est ouvert à tout le monde, la bibliothèque ne sert qu'à une élite. La cité garde tout de même un reste de vie civique qui se manifeste à l'Agora.

Cette vie civique nous la sentons faible mais entière dans les villes libres du Moyen Age telles Rothenbourg. Mélée intimement au sacré, elle est bien plus intense dans les villages de certaines peu-



50m
TELL-EL-AMARNA

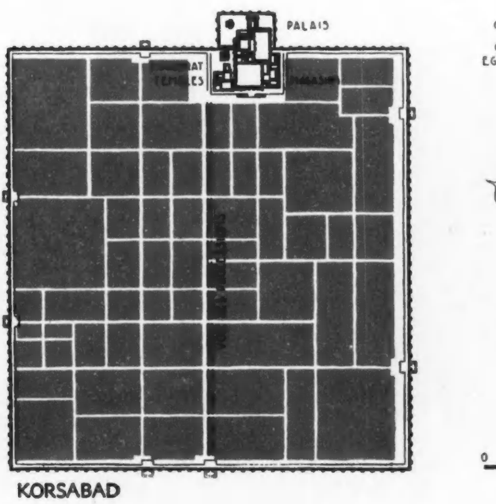


100m
MONTPAZIER

plades du Pacifique. Dans la Pompéï républicaine on la voit s'épanouir complètement, mais c'est Priène qui nous en donne la représentation la plus achevée.

Priène, dont le tracé élémentairie peut prêter à sourire, est pourtant une des villes où l'urbanisme, **organisation spatiale de la Société**, a trouvé sa plus haute expression. Située sur les rives Ioniennes, Priène, la seconde Priène plus exactement, car la première fut ensevelie sous les alluvions du Méandre, est une ville créée. Fondée aux environs de 350 A.C elle a été tracée de façon systématique : un grand axe Est-Ouest et un damier régulier voilà le plan. Environ 80 ilots comprenant 4 à 5 maisons chacun, ce qui nous donne une population d'environ 3 à 5 mille âmes, y compris les esclaves. Sur le fond des habitations se détachent les édifices publics, mais ce qu'on voit à Priène, en plus des bâtiments du culte, ce sont les organes d'une vie politique libre et consciente, et des lieux, tels que les gymnases, le théatre, le stade, affectés à la satisfaction des besoins proprement sociaux. Centre de la vie politique et marchande, l'Agora, où règne le peuple est placée sur le grand axe Est-Ouest. L'Agora marchande, au Sud, est une vaste cour dallée de marbre, avec trois côtés entourés de portiques et au centre l'Autel de la cité. Elle est flanquée à l'Est du temple de Zeus et à l'Ouest du petit marché au poisson. Au Nord, l'Agora politique peu profonde et séparée de la rue par un long emmarchement est fermée avec un double portique par lequel on accède aux bâtiments administratifs de la cité, l'Ekklesiasterion, siège de la Boulé et le Prytanéion. Au Nord de l'Agora est le gymnase, plus haut le théâtre creusé en partie dans le roc. Du haut de ses gradins les habitants de Priène pouvaient voir à leur droite se dresser, sur son haut soubassement, le temple d'Athéna, chef-d'œuvre de Pythéos, avec comme toile de fond la vue du golfe Latmique. Plus haut encore le petit sanctuaire de Demeter, met sa note sacrée sur le rocher couronné par la forteresse. Peu de temps après sa fondation un deuxième gymnase flanqué d'un stade fut encore édifié dans la partie sud de la ville.

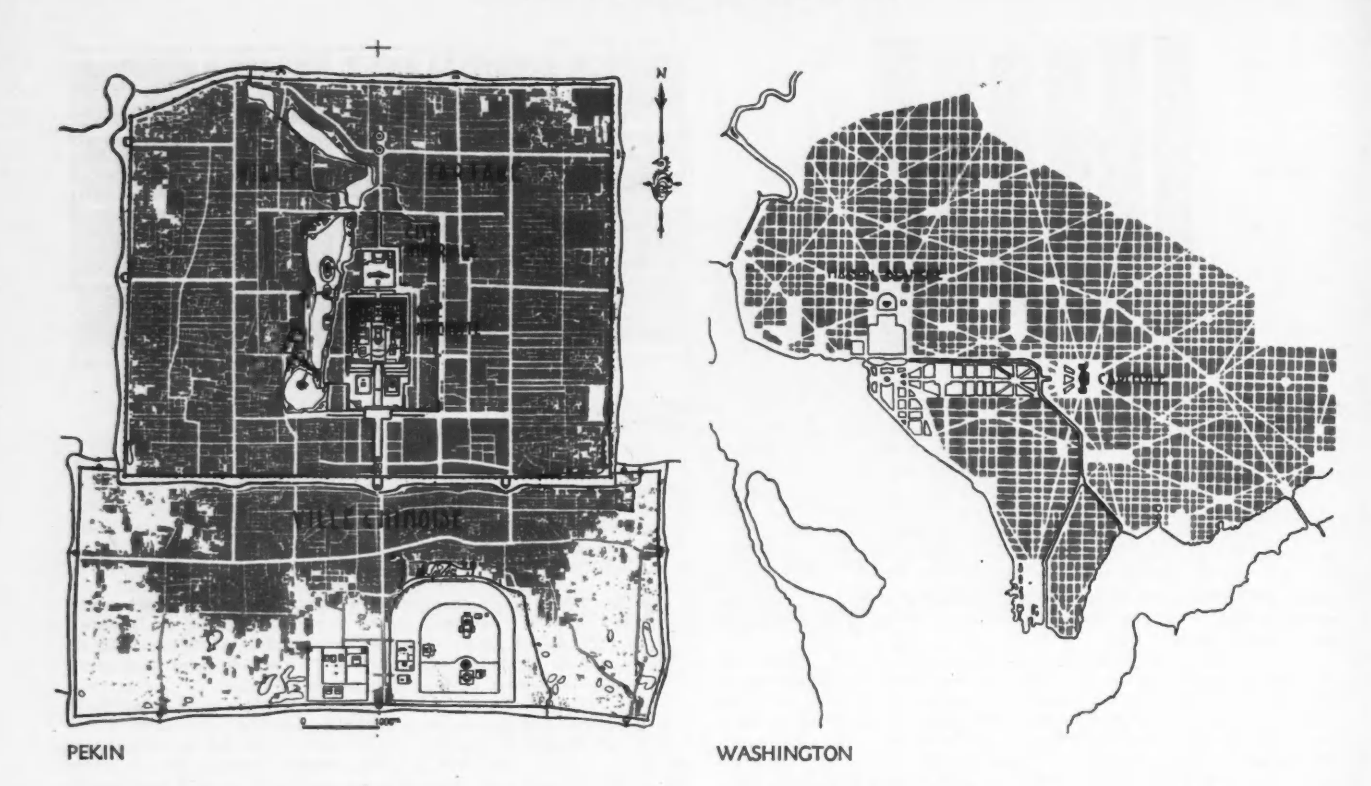
Ni l'attachement au sol, ni la solidarité du travail ne suffisent à constituer des sociétés assez résistantes. C'est par l'action commune que la société prend conscience d'elle-même ; elle est avant tout une solidarité active, mais cette solidarité active ne peut se manifester que si les individus sont assemblés. La sympathie, reflexe quasi automatique, qui est à la base des sentiments sociaux, n'agit fortement et efficacement que quand les individus se trouvent avec leurs semblables. De plus, si dans une collectivité, qui par son étendue et sa complexité ne peut plus être embrassée directement par la pensée, et qui arrive, grâce à l'éducation, l'entrainement social, la coutume, à se faire saisir sous l'espèce d'un signe ou d'un symbole, il y a regression des sentiments sociaux, on ne peut les restaurer qu'en revenant au contenu même du symbole c'est à dire à la représentation directe du groupe. Faire donc appel aux rassemblements pour créer le contact, à l'imagination et au cœur pour éveiller les sentiments sociaux est le secret de toutes les méthodes qui visent à réveiller ou renforcer en nous le sens du social. On aperçoit ainsi l'importance des réunions, des cérémonies dont le contenu importe peut-être moins que la forme et le caractère traditionnel, et leur valeur comme témoignage d'adhésion au groupe. C'est ainsi que Priène, par le nombre et la variété de ses lieux de rassemblement, parfaitement adaptés aux diversités de la vie collective, nous apparait comme un des exemples les plus parfaits d'organisation sociale.



CHATEAU
GRENIER
EGLISE
PLACE D'ARMES
0 500m

KORSABAD

COUCY



PEKIN

WASHINGTON

La ville est donc l'organe essentiel de la vie collective. Mais les fonctions d'une ville sont multiples et complexes ; certaines d'ordre général, communes à toutes les villes, et d'autres particulières à certaines villes. Parmi les premières, des fonctions assurent les conditions d'existence de la société dans son ensemble, d'autres concernent les conditions de vie de l'individu. Ces fonctions sont :

1° Favoriser l'éclosion du sentiment social ou son maintien.

2° Fournir un cadre à toutes les institutions sociales, politiques, culturelles et économiques.

3° Faciliter la vie de relation et les activités de jeu.

4° Fournir à tous les habitants des logements convenables, c'est-à-dire, où l'espace, l'air, le soleil soient largement assurés.

5° Organiser les lieux de travail de façon que les conditions physiques et psychologiques de celui-ci soient satisfaisantes.

6° Assurer tous les services conformément aux nécessités de la vie.

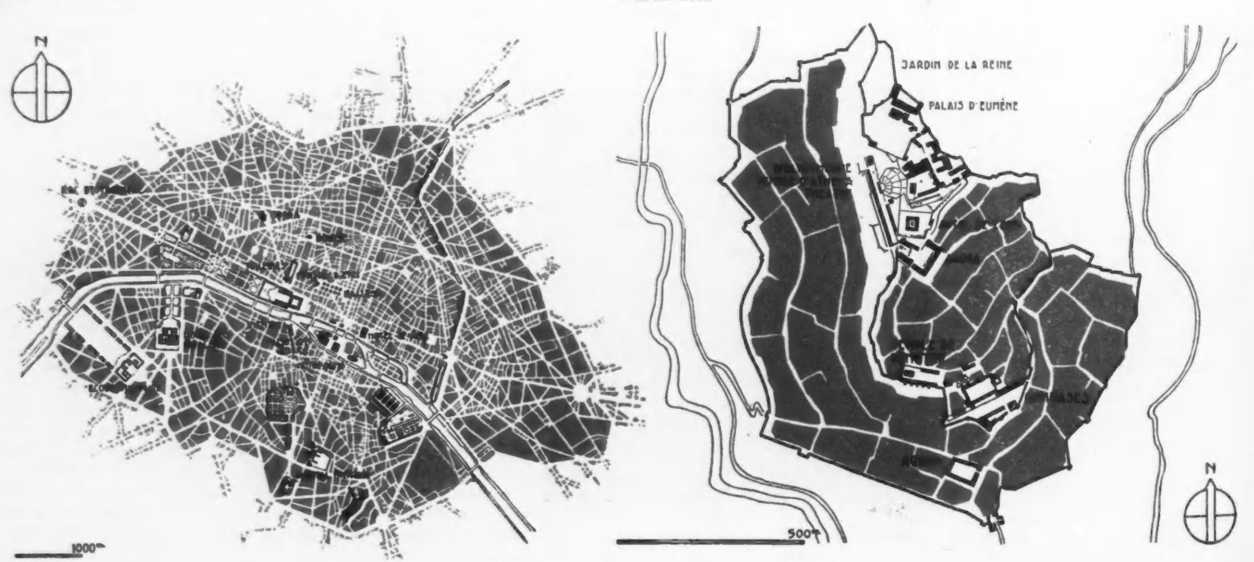
Les fonctions particulières sont en réalité des fonctions sociales à l'échelle de la région ou de la nation entière et elle caractérisent la ville. Nous avons ainsi la ville capitale, la ville universitaire, la ville forteresse, la ville port, la ville industrielle, etc.

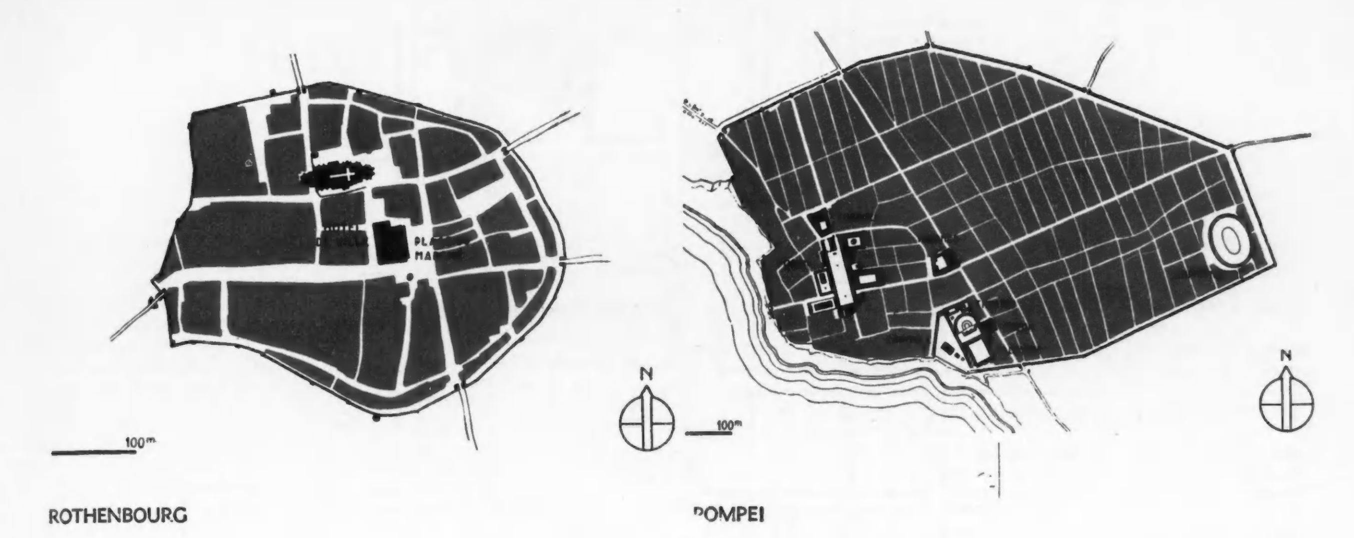
Malgré son importance la fonction n'est pas la seule donnée du problème, d'autres sont posées par le site topographique, portion du sol qu'occupe la ville, et le cadre géographique. Le site reçoit la ville, mais c'est le cadre géographique qui lui permet de vivre : car pas plus que l'organisme animal l'organisme social ne peut subsister ni l'accroître s'il n'arrive pas à se procurer les moyens de subsistance nécessaires, soit qu'il les produise sur son propre sol, soit qu'il les obtienne par échange d'autres produits ou services. La ville n'est qu'une partie d'un ensemble politique et économique et sa vie matérielle est assurée par les ressources économiques, produits agricoles, sources de matières premières, sources d'énergie et voie de communication de cet ensemble. Ce cadre géographique a son étendue délimitée par les zones d'influence des agglomérations voisines et il ne faut pas envisager un problème d'urbanisme sans se référer à ses éléments constitutifs.

La détermination des axes de la ville dans le sens des courants naturels de circulation générale tels que ceux-ci résultent du cadre géographique, est à la base du plan. Chaque élément doit être à sa place naturelle, chaque organe doit être dans le corps urbain à l'endroit où il doit normalement remplir ses fonctions. L'ordre urbain sera créé, non point par un tracé plus ou moins régulier, mais par la localisation des fonctions. Ces fonctions ne s'ordonnent pas seule-

PARIS

PERGAME





ROTHENBOURG

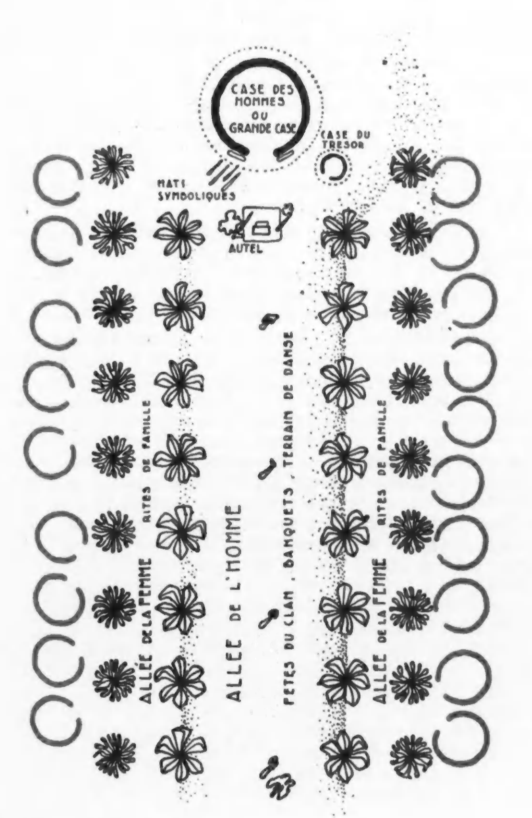
POMPEI

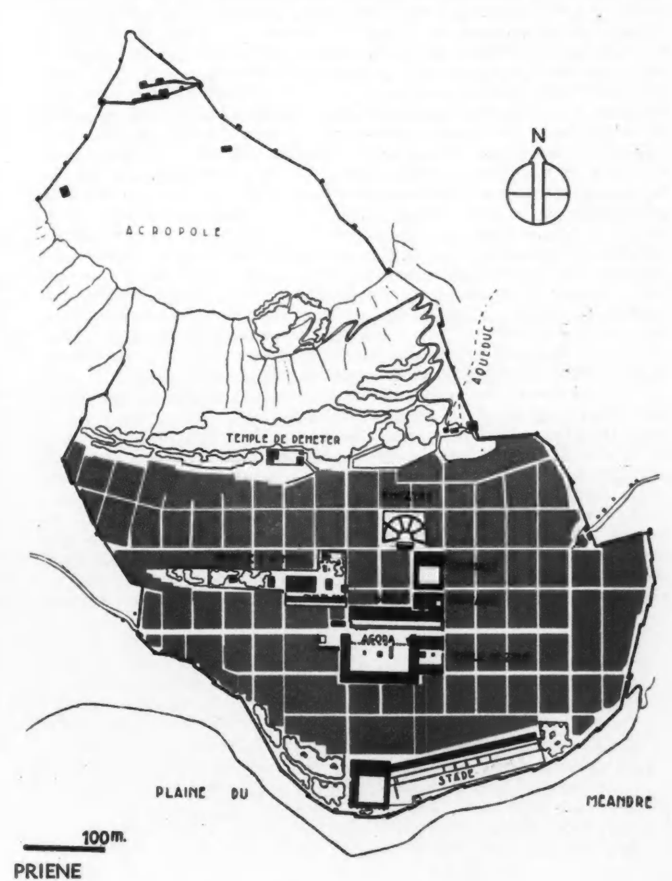
ment dans l'espace, mais aussi dans le temps suivant différents cycles ; ceux-ci introduisent le temps dans l'appréciation des distances.

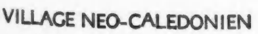
L'urbanisme est essentiellement fonctionnel. L'édifice public ou le monument par son caractère et par sa localisation intervient au premier chef dans la composition. Le Zoning doit ensuite distribuer les constructions selon leur objet, tandis que les liaisons voient leur tracé déterminé par la nécessité et leurs caractéristiques par la nature et l'intensité du courant qui les parcourt.

Quant à l'esthétique, elle est donnée par deux règles. Elle tire son effet de la succession des espaces, car le spectateur est à l'intérieur et non pas à l'extérieur ; d'autre part, elle opposera toujours la forme au fond spatial. L'aspect panoramique se traduit en des lignes qui associent le relief du sol au relief des constructions et la ligne générale de la ville prend sa signification en fonction de l'élément dominant.

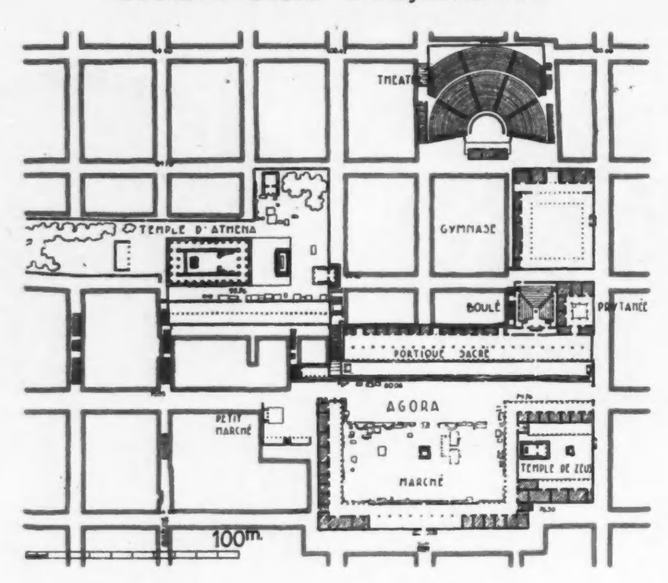
L'urbanisme est un art, c'est-à-dire une synthèse et une action, et son objet est la création, transformation ou extension des agglomérations urbaines. La pratique de cet art est fondée sur un certain nombre de connaissances fournies par un ensemble de disciplines diverses telles que politique, sociologie, morphologie sociale, démographie, économie, droit, histoire, géographie, topographie, technique et esthétique. Ces disciplines, sauf la première et les deux dernières, fournissent les éléments analytiques nécessaires à la compréhenson du problème donné. L'urbanisme, organisation spatiale de la société n'est pas l'œuvre d'un seul. S'il appartient au théoricien de dégager les principes qui régissent la construction des villes, c'est au Pouvoir qu'incombe la tâche de fixer le but à atteindre, de créer les moyens légaux et de définir les modalités économiques de sa réalisation. Quant à l'architecte-urbaniste, si son rôle est limité, il n'en a pas moins une grande importance : il lui appartient de matérialiser le but fixé et, sur la base des analyses préalables, de proposer les solutions fonctionnelles, techniques et esthétiques au problème posé.






VILLAGE NEO-CALEDONIEN

PRIENE



CENTRE DE PRIENE

C'est ensuite, aux autorités locales, qu'est confiée la tâche de réaliser matériellement le projet de l'urbaniste. Cette réalisation fixe pour longtemps les destinées de la cité, et cela indique quelles peuvent être les répercussions sur l'avenir d'une carence du présent. L'urbaniste travaille surtout pour l'avenir ; à satisfaire sa génération on risque de passer avec elle. Pour organiser la société dans l'espace, il faut donc prévoir son évolution et parmi les données du problème les changements sociaux prennent le pas sur le progrès technique, car la réussite pour avoir la plus grande efficacité doit être aussi l'adaptation la plus exacte au but poursuivi.

Une société ne peut se créer sans, du même coup, créer de l'idéal, c'est-à-dire montrer un but à poursuivre. Ce but doit être commun à tous les éléments du groupe, faute de quoi on s'expose à un manque de cohésion ou même à une rupture par le refus d'une partie à subir les contraintes communes. Or, l'idéal de tout homme, idéal conscient ou non, est de parvenir à son propre accomplissement, c'est-à-dire, pouvoir réaliser toutes les possibilités que la nature a mises en lui. Ce pouvoir de se réaliser, la liberté en un mot, tient essentiellement à deux conditions : libre acceptation des contraintes sociales et diminution des contraintes matérielles que la nécessité de satisfaire à ses besoins impose à l'homme. Le rôle de la politique est de contribuer à réaliser la première de ces conditions. Pour cela elle doit construire l'ordre social de telle sorte que les lois de la société aient une impersonnalité, une objectivité et une autorité comparable à la nécessité des forces naturelles. Si l'un des rôles de la politique est de faire accepter à l'individu les contraintes sociales, le principal rôle de l'économie est de libérer l'homme le plus possible des contraintes matérielles, c'est-à-dire de réaliser un juste rapport entre le travail forcé, nécessaire à la satisfaction des besoins de la vie matérielle, et le travail libre, activité de jeu. C'est dans ce but qu'elle se doit d'organiser la production de tout ce qui est nécessaire matériellemlnt à la vie de la société et des individus, la circulation des produits et les modalités de leur répartition.

L'avènement des masses populaires à la vie politique, leur transformation progressive en classes dirigeantes est une des caractéristiques les plus saillantes de notre époque. L'évolution est inéluctable et la cité de demain sera la cité du peuple. Celle-ci devra satisfaire à la fois aux conditions d'existence de la société et à celles des individus, conditions qui se confondent d'ailleurs en partie. En effet pour l'éclosion des sentiments sociaux, la vie de relation, l'exercice de la pensée, les activités de jeu, société et individus utilisent les mêmes lieux, ont besoin des mêmes cadres. Ceux-ci, lieux sacrés du souvenir, places, théâtres en plein air, stades, salles d'assemblées, de théâtre, de concert, d'expositions, tous ces lieux de réunion, qui sont le cœur de la ville, qui font la cité, doivent être groupés. C'est la force d'attraction du centre qui aide à la communion des hommes : quand cette force d'attraction disparaît pour être remplacée par le désir d'évasion c'est le signe que la ville ne répond plus à son but. Près du centre, les bâtiments représentatifs, porteurs de symbole, tels que les sièges des institutions et les outils de la pensée, musées, écoles, laboratoires, bibliothèques. Autour du centre la ville s'ordonne. En premier lieu le quartier d'habitation et dans celui-ci la maison. La maison, lieu où l'homme exerce certaines fonctions à l'abri des variations du milieu extérieur : ces fonctions organiques et autres, doivent être satisfaites dans les meilleures conditions possibles. Mais ce but particulier de maison est dépassé par son rôle social car la maison est le berceau de la famille et elle reste le trait d'union entre une génération et l'autre. De plus la maison doit fournir à l'homme le cadre où son individualité pourra s'épanouir, où il pourra organiser sa vie à sa mesure. Si au dehors l'individu n'est qu'un élément du groupe, chez lui il doit pouvoir être lui-même : sa personnalité doit pouvoir s'affirmer. L'homme doit être libre dans sa maison.

Le quartier d'habitation est un tout qui comprend outre les logis, des centres de ravitaillement, des centres sociaux, le centre de santé, église, école et jardins d'enfants, terrains de sports, et en plus des espaces verts, soit particuliers soit publics, car pour son équilibre physique autant que spirituel l'homme a besoin du contact quotidien avec la nature. Si celle-ci doit être bannie du cœur urbain, œuvre spécifiquement humaine, par contre l'habitation des hommes doit y baigner entièrement.

Les lieux du travail, usines et bâtiments administratifs doivent être conçus et localisés de façon à obtenir la plus grande efficacité dans le travail des hommes tout en satisfaisant aux conditions physiques et psychologiques de celui-ci. Mais l'homme doit surtout pouvoir sauvegarder sa dignité dans l'accomplissement de sa tâche.

C'est la société qui fait l'homme. L'urbanisme qui est l'organisation spatiale de la société doit donc viser à satisfaire d'abord toutes les conditions qui permettent à la société d'exister vraiment. Ce qu'en échange l'urbanisme doit apporter à l'homme, c'est le sentiment puissant qu'il n'est pas seul et en même temps il doit lui fournir les cadres qui lui assureront, avec une certaine joie de vivre, le respect de sa dignité et la sauvegarde de sa personnalité. Mais l'urbanisme ne saurait apporter le bonheur, car le bonheur est un mythe que l'homme poursuit sans l'atteindre jamais. Seul le renoncement, extrême sagesse, pourrait, peut-être, le lui apporter, mais l'homme ne peut renoncer, et il vaut mieux qu'il s'acharne dans sa poursuite vaine, car elle est la vie même.

HENRI TREZZINI.

DE L'URBANISME A L'ARCHITECTURE

PAR GEORGES F. SEBILLE

La formation, les tendances, les goûts, les expériences des Architectes les ont peu à peu menés vers l'Urbanisme. Dans tous les pays ils ont pris la plus grande part à la naissance et au développement de cet Art. Personne ne conteste plus aujourd'hui qu'à côté de l'éducation d'un urbaniste il est nécessaire de placer une éducation architecturale très étendue.

Nous étions en France très en retard sur les autres peuples, en ce qui concerne les plans d'aménagement. Les évènements nous ont obligés à combler cette lacune. C'est avec enthousiasme que cet effort a été fait. De ce côté la partie est gagnée. Beaucoup de localités ont des plans adoptés et les autres suivent à un rythme accéléré.

Mais l'Urbanisme est comme la Pensée : celle-ci ne prend toute sa valeur que dans l'Action. L'Urbanisme dans la Construction.

La pénurie de matériaux et de main-d'œuvre, chez nous, n'a pas permis la substitution immédiate de l'Architecte à celle de l'Urbaniste.

Ainsi s'est accentuée une regrettable erreur : la séparation trop brutale des deux missions. Le temps n'est plus où l'on admettait que l'Urbaniste, son plan terminé, convaincu de la perfection et de la valeur quasi éternelle de son œuvre disparaissait de la scène, sans espoir, en général, d'en voir même une faible partie se réaliser.

Même dans les villes qui n'ont subi aucune destruction, il en va autrement aujourd'hui. Toutes les cités ont besoin d'être rénovées. Il faut construire, ne pas construire n'importe quoi, et construire en bonne et due place.

D'autre part on a pu - enfin - faire prévaloir cette idée que l'Urbanisme était une œuvre humaine et sociale avant tout. Ses aspects économiques et esthétiques presqu'uniquement invoqués jusqu'ici, n'étaient qu'une partie d'un tout infiniment plus vivant. Ce « vivant » exige plus encore une connaissance des hommes qui résident dans les cités que celle de son équipement en rues, bâtiments, usines.

Il faut donc que l'Urbaniste pénètre profondément dans la vie de l'agglomération. Les statistiques, les enquêtes, la documentation, c'est très bien. Mais en fin de travail, chaque unité humaine, si ce procédé est appliqué rigoureusement, aura-t-elle un sort mieux assuré, des joies familiales plus intimes ?

Pour atteindre complètement ces buts - buts essentiels, somme toute, de l'Urbanisme, il faudrait vivre de la vie de chaque maison, de chaque quartier.

C'est ce que fait l'Architecte lorsqu'il s'occupe d'un immeuble, soit pour le construire, ou le réparer. Il en vient à connaître les familles, les commerçants et les industriels voisins, leurs aspirations, les déficiences qui handicapent leurs vies, leurs activités.

Chaque Architecte possède ainsi à fond les caractéristiques de quelques coins de la Ville. L'Urbaniste, si consciencieux soit-il, ne peut aller jusque là, même dans une cité peu importante : et c'est peut-être heureux, car il perdrait de vue les problèmes plus généraux qu'il doit résoudre.

Mais que voyons-nous lorsqu'un plan est terminé ? De fréquents mécontentements chez l'habitant sur des points de détail, des blessures inutiles, qui n'infirment pas la valeur de l'œuvre, mais sèment dans le public un doute sur l'efficacité même de l'Urbanisme.

Cet inconvénient pourrait être évité si, avant la rédaction et la mise au net définitive du projet, les Architectes, et les Architectes locaux plus encore, pouvaient apporter à l'œuvre l'appui de leurs vues précises, étroites peut-être au sens urbanistique, mais précieuses au point de vue humain.

Ce n'est pas qu'il faille les appeler à se prononcer sur les tracés et conceptions générales que les intérêts particuliers qu'ils représentent les rend impropres à juger. Mais ils devraient être invités, tant qu'il s'agit d'immeubles ou de groupes d'immeubles, à présenter des suggestions lorsque le plan dans ses lignes générales est approuvé.

Notre procédure en France, actuellement, avec ce que nous appelons la prise en considération, précise un moment où les Architectes pourraient être invités à prendre contact avec l'Urbaniste.

A ce stade de préparation on pourrait faire connaître au public le périmètre d'agglomération, les limites de zone ainsi que les schémas des règlements envisagés.

Dans ces limites, il serait utile à l'Urbaniste qu'on fit appel, à tous les Architectes de la ville d'abord, puis à ceux auxquels l'Etat dans le cas de reconstruction veut donner un rôle. Ils devraient présenter à l'Urbaniste les schémas qu'ils proposent pour la rénovation et le remembrement s'il y a lieu des îlots séparés dans lesquels ils ont à opérer. Dans toutes ces études aucun remaniement de voirie ne serait à proposer. Ce serait ouvrir la porte à des prétentions inutiles et ne pourrait qu'entraver et ralentir la poursuite de l'élaboration du projet qui doit à partir de ce moment et dans son ensemble être considéré comme à peu près définitif.

On a vu trop d'Architectes déjà, qui chargés de la reconstruction d'une ville se sont crus de ce fait, autorisés à proposer le remaniement complet du plan qu'ils étaient appelés à réaliser.

L'erreur est trop souvent de croire qu'il est aisé de passer de la discipline de l'Architecture à celle de l'Urbanisme. Cette dernière exige en complément, des études, des méditations, des voyages et des essais longs et difficles et surtout une modestie qui exclut l'espoir de succès personnels.

Par contre dans un cadre qui ne dépasse guère l'îlot pour les habitations, une place publique, un ensemble de bâtiments officiels qui la bordent, une avenue à caractère monumental, un Architecte qui a fait de sérieuses études, pourra sur ces points - très limités en nombre - apporter les précieuses ressources de sa sensibilité propre et aiguisée sur un sujet dont il possède bien tous les éléments et auquel il peut se donner tout entier.

L'Urbaniste ne peut en général étudier à fond, surtout pour les îlots privés - qu'ils soient de résidence, de commerce, industriels ou insalubres, tous les aménagements à prévoir pour de nouvelles constructions, la rénovation des anciennes, ou les démolitions nécessaires pour ramener à la vie des immeubles trop enserrés. Tout ce qu'il peut faire c'est d'indiquer qu'il y a là un îlot à rénover, un ensemble à remanier. Qu'advient-il alors, à l'exécution ?

Pour chaque immeuble ou bâtiment, sans se soucier des voisins, ni de l'aspect ou l'utilisation de la rue, on applique le règlement de la zône - et c'est tout.

Or, ces règlements ne peuvent avoir d'effet utile que sur les points essentiels de l'hygiène, de l'éclairement et de la densité. C'est déjà beaucoup. Et notre conviction, après quarante cinq ans de palabres, de consultations, d'observations et d'essais, est qu'on ne doit pas leur demander plus. On a bien tenté, je le sais, d'imposer adroitement à tout constructeur des règles qui l'amèneraient, croit-on, après application par lui-même et chacun de ses voisins à participer à la réalisation de l'ensemble prévu par l'auteur du règlement ensemble qu'il a imaginé comme la formule définitive du groupement des constructions dans l'espace. C'est là que gît une erreur funeste pour nos villes. Il n'y a pas un plan pour chaque îlot, mais des milliers, des milliers de trouvailles heureuses à faire suivant la topographie, l'orientation, les constructinos existantes, la nature de l'occupation, les souvenirs et surtout les possibilités d'avenir.

L'Urbaniste d'une ville de 100.000 habitants qui se trouve en face de 200 îlots de 1.500 à 3.000 immeubles peut-il faire l'étude nécessaire dans chaque point ? Il y arrive à peu près pour quelques places, quelques bâtiments publics. Mais peut-il le faire, et la municipalité songera-t-elle plus tard à l'occasion de chaque transformation d'immeuble, à s'intéresser aux répercussions possibles sur les constructions voisines, ce qui est le propre de l'Urbanisme ? Et si elle s'intéresse - luxe improbable - à deux îlots ou ensembles chaque année, c'est au bout de 100 ans que l'on arrivera à un petit résultat, que le progrès démentirait au fur et à mesure.

Et alors, dans ce domaine, l'Architecte triomphera si on lui donne la mission, d'accord avec l'Urbaniste, d'étudier le plan d'ensemble d'un tout petit nombre d'îlots particuliers.

Ces problèmes demandent les recherches que seul peut faire un technicien et artiste, représentant des occupants, locataires ou propriétaires connaissant la ville dans le menu détail, et n'étant pas déjà surchargé par les considérations variées qui jouent sur le plan général économique et social. De plus neuf fois sur dix le problème de remembrement (lui aussi toujours abordé trop tard) serait résolu. Voilà pouquoi nous soutenons que la collaboraion des Architectes locaux et privés doit commencer avant la dernière présentation d'un plan d'Urbanisme. Ce sera une charge de plus pour l'Urbaniste, mais qui doit rester maître de son œuvre, et qui, nous en convenons, aura bien des ardeurs à réfréner, des erreurs à combattre, des intérêts personnels à dépister.

Cela nous donneait des motifs d'espérer que l'avenir de la ville sera mieux assuré, que les solutions proposées seront, venant des intéressés, plus susceptibles d'être suivies d'exécution, et que l'œuvre dans son ensemble, aura beaucoup plus de vie.

Nos villes, moins bridées par des règlements trop vite désuets, recevraient plus facilement, dans des cadres ainsi préparés, avec plus de minutie et les regards tournés vers l'évolution possible, les recherches architecturales de nos futurs confrères, sans créer les hiatus auxquels aboutissent nécessairement l'imposition stricte d'un idéal déjà décadent au moment où il fut traduit par des règles administratives.

QUELQUES REMARQUES SUR L'URBANISME FRANÇAIS

C'est l'acuité du mal qui imposa la notion du besoin d'ordre voici une quarantaine d'années.

Le chaos, la lèpre, la laideur, l'inéluctable besoin de circuler dans des réseaux de voies encombrées appelaient selon la grande loi naturelle de l'équilibre, les hommes de bonne volonté et d'esprit clair à pousser le cri d'alarme parmi les contemporains.

Cette période préparatoire Française est arrivée à conclure aujourd'hui, à quelques subtilités près, suivant les traducteurs, que l'**Urbanisme doit organiser l'espace et préserver et construire le milieu favorable à l'heureux développement humain.**

D'une part, l'inaction de la construction immobilière française depuis la première guerre mondiale (1.500.000 immeubles tandis que l'Angleterre non sinistrée et de population sensiblement égale en construisait 3.366.000, l'Allemagne vaincue 4.000.000, la petite Hollande 800.000). D'autre part. les destructions massives et réparties du territoire et des villes Françaises de la guerre à peine achevée contraignait l'Urbanisme à des vues ambitieuses quand l'urgence matérielle est si pressante et les intéressés si mal informés.

Vues ambitieuses par rapport à la médiocrité des réalisations de la Reconstruction de 1920, vues déraisonnables parfois, car leurs auteurs, jeunes urbanistes frais émoulus de l'Ecole ou architectes mal préparés à l'urbanisme, n'ont pas suffisamment « vécu » leur projet et harmonisé les vrais besoins humains ; mais se sont inconsidérément contentés de régulariser une voirie élargie et tailler des places des Vosges pour agglomérations de 150 habitants.

L'urgence matérielle à satisfaire des besoins si pressants d'habitat des populations sinistrées entrave les réserves souhaitables pour un sain urbanisme - **mais la vie commande et c'est pour la rendre meilleure que l'urbanisme est né : l'opinion publique n'est pas encore convaincue c'est là un point crucial du développement de l'urbanisme français.**

L'esprit critique des Français attend quelques réalisations justificatives de notre « panacée ».

Nous vivons le moment le plus ingrat de l'Urbanisme. Nous avons promis, tracassé, contraint, et... n'avons rien donné.

Aussi peut-on mesurer l'importance décisive des prochaines réalisations qui doivent apporter la preuve aux incrédules partisans de la liberté totale de l'individu, que la quasi totalité des intérêts particuliers sont satisfaits par les dispositions d'une bonne opération d'Urbanisme.

La propagande ayant, jusqu'alors manqué de preuves tangibles de qualité, d'importance et d'actualité, il conviendra que le Ministère de l'Urbanisme diffuse, avec l'aide du Gouvernement entier, les exemples heureux d'urbanisme et provoque ainsi le choc psychologique de l'opinion pour déclencher son enthousiasme.

Il faut que la masse française soit convaincue du bienfait de l'Urbanisme et que chaque citadin, chaque rural, aspirent à organiser, à embellir le milieu de leur vie, en participant et non pas en entravant. Le bon sens prévaudra avec la fierté.

A-t-on vu les paysans refuser les moyens mécaniques qui facilitaient leur dur labeur ?

Verrait-on les mêmes paysans refuser le clair logis et le confort ? Que non ! et les générations nouvelles le montrent bien qui désertent la campagne pour les villes leur semblant plus capables d'assurer leurs besoins nouveaux.

La propagande nationale de l'Urbanisme et de l'Habitat serait insuffisante si elle n'était étendue à l'enseignement scolaire.

C'est dès l'origine des études que l'enfant doit avoir l'esprit orienté vers son devoir social élémentaire : participer à la vie de la cité, du village, du hameau en assurant son heureuse évolution.

Enseigner la notion de l'Urbanisme à l'écolier est un deuxième besoin essentiel de l'urbanisme français.

Ainsi les Ministères de l'Information, (presse, radio, ciné, etc...) et de l'Education Nationale doivent-ils être les premiers à seconder le Ministère de l'Urbanisme.

Ministère de l'Urbanisme ai-je écrit. C'est qu'en effet si l'opinion se cristallise sur la Reconstruction, elle oublie qu'elle ne constitue qu'une partie la plus urgente d'un ensemble et que le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme doit placer les besoins réels dans leur véritable plan : **celui de l'Urbanisme,** subordonnant la partie à l'ensemble. L'aménagement permanent du territoire français ne doit pas dépendre des solutions d'urgence de la Reconstruction.

La France est un vieux et magnifique Pays, mais son patrimoine immobilier impose à une proportion considérable de la population des conditions d'habitat révoltantes.

Cinq habitatioins sur six sont antérieures à 1914. Les privilégiés, occupants d'immeubles citadins corrects, ou de séculaires maisons modernisées demeurent ignorants de la grande misère de l'Habitat Français, ruine de notre Peuple.

Paris, Lyon, Saint-Etienne, pour ne citer que les plus connues, ont une proportion de taudis intolérable. Le manque d'entretien ajoute encore à cela.

Et progressivement la désaffection du logis s'est imposée dans les mœurs françaises. Il est admis de moins consacrer d'argent à son logis qu'à son tabac.

C'est au **Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat** qu'il appartient de mener la campagne de réhabilitation du logis.

L'occasion amère de la Reconstruction doit être saisie. Les immeubles, dits « Immeubles Sans Affectation Individuelle », entrepris pour le compte de l'Etat, doivent être exemplaires de conception, de réalisation et d'économie.

La conception formaliste et parfois archaïque de la maison me semble aveuglément conservée par la majorité des architectes et urbanistes.

Quant à la réalisation et l'économie, nos urbanistes et nos architectes doivent, en présence de la disproportion décourageante des besoins et des moyens de l'Urbanisme et de la Construction, secouer leur torpeur et voir clairement leur tâche.

Nous ne pouvons et ne devons plus construire nos villes, nos villages, nos logis comme au XVIIe siècle.

L'enseignement des Urbanistes, Architectes, Ingénieurs, et spécialistes de toutes catégories doit être inspiré du réel pour la satisfaction des besoins actuels et raisonnablement prévisibles.

Le Conseil d'Architecture du M.R.U. a énoncé, en mai dernier, quelques « Principes directeurs de la Reconstruction ».

Que les Urbanistes, les Architectes et les Ingénieurs s'inspirent de ces quelques lieux communs, revendiqués par tous et si peu appliqués jusqu'alors. Ce sera un début. Après une si longue période de renoncement, d'abandon, c'est une œuvre de longue haleine que de créer un état d'esprit nouveau, cependant que chaque jour, il faut construire. Aussi, faut-il guider sans relâche, Urbanistes et Architectes en chef doivent s'unir pour cette tâche.

La décentralisation souhaitable est maintenant réalisée. La « Commission Départementale de la Reconstruction » décide des projets d'Urbanisme et d'Habitat à l'échelon départemental. Consciente des besoins et usages respectables des intéressés, elle ne peut cependant pas être toujours bien informée des techniques nouvelles.

Il conviendrait que le M.R.U. proposat à la « Commission Départementale de la Reconstruction » par son Délégué Départemental. secondé par l'Urbaniste et l'Architecte en Chef intéressés, le point de vue nouveau quand il y a lieu.

L'initiative locale et privée, levier indispensable et puissant, doit être ainsi éclairée sur les méthodes nouvelles applicables à la solution des problèmes posés par l'Urbanisme et la Construction, méthodes variant au fur et à **mesure de l'évolution.**

Aujourd'hui, le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme a organisé un appareil de diffusion et de contrôle :

Services centraux groupés dans la **Direction générale de l'Urbanisme** notamment :

Le **Service de l'Aménagement du territoire chargé d'établir une** politique générale de l'Urbanisme et de donner des directives aux urbanistes ;

Le **Service des Projets de travaux et de remembrement** fournissant les documents topographiques indispensables pour établir les projets d'Urbanisme, chargé de coordonner les programmes d'équipement des collectivités, de donner les directives générales aux Associations Syndicales et suivre leur fonctionnement.

Les **Services Départementaux** chargés de l'application du permis de construire et de suivre l'avancement des projets d'urbanisme, ainsi que de surveiller l'activité des Associations Syndicales.

Nous savons aussi que les **Architectes en chef de la Reconstruction** et leurs adjoints, récemment nommés par le Ministre, participeront à conseiller l'Administration et les Reconstructeurs en complètant, adaptant, précisant les dispositions des projets d'urbanisme.

Il conviendra, je le répète, que des propositions aux Commissions Départementales de la Reconstruction soient préalablemeent concertées par l'Urbaniste, l'Architecte et **les intéressés.**

En résumé, cet appareil administratif paraîtrait capable de satisfaire les besoins si le réalisme et l'ingéniosité des techniciens étaient animés d'enthousiasme.

Il faut créer le « climat d'urbanisme », et l'aéropage, « Conseil des Chefs d'Atelier », appelé à proposer et conseiller les directives ministérielles en matière d'Urbanisme et d'Architecture, devrait employer tous les moyens propres à réveiller l'Esprit de la véritable « Tradition Française » : **« Etre en harmonie avec son époque »**.

Si depuis dix ans environ, au principe de la prévision des besoins s'est substitué celui de **l'organisation**, que nous venons d'examiner, du même, au principe de la rentabilité individuelle, tend à se substituer celui du **Fond National** et du **Rendement humain et collectif.**

Comme l'écrit mon camarade Le Caisne : **Poursuivre le plan dans sa réalisation, administrer le Fond National**, sont deux tâches nouvelles qui incombent à l'Urbanisme, faute de quoi le projet reste un document sans valeur.

Cerveau sans bras et sans portefeuille, le projet d'urbanisme « conçoit » et « autorise » mais ne paie pas : ce qui rend son action inéfficace.

Il faut avoir recours à un système de compensation et à la récupération des plus-values, la mobilisation du sol semblant inapplicable dans l'état actuel de la Propriété, ce qui amène à **instituer une Caisse Autonome alimentée par :**

a) La participation des budgets ministériels ou municipaux, dans la mesure ou ceux-ci sont directement intéressés.

b) Les contributions au titre du Plan, avec amortissement prévu à plus ou moins longue échéance.

c) La récupération des plus-values, foncières et commerciales.

d) Certains prélèvements fonciers et aménagements fiscaux. La Caisse disposerait de droits de « répartition fiscale » pour mener une politique foncière à laquelle les Finances ne peuvent s'intéresser, appliquer la règle du « juste usage ».

e) L'allocation - Logement pour démonstration exemplaire de l'exploitation du domaine foncier rural et urbain.

Cette Caisse Autonome serait gérée par le « Comité d'Urbanisme », ayant aux échelons supérieurs la Direction de l'Urbanisme, à l'échelon local un Comité d'Urbanisme composé de techniciens et des intéressés aux opérations et chargé de la réalisation dans un délai prévu.

Les opérations financées seraient :

1°) D'ordre général et de rentabilité lointaine ou indirecte : assainissement, destructions d'îlots insalubres.

2°) La construction d'établissements divers et parcs publics partiellement.

3°) La construction de logis et opérations d'utilité publique ou l'initiative privée est en carence : partiellement.

4°) La formation de syndicats, coopératives d'urbanisme.

5°) Des expériences.

Ainsi, après l'organisation de conception en bonne voie, les moyens de réalisation seraient-ils trouvés.

Au moment de conclure, j'ai l'occasion d'examiner certains projets d'aménagement de ville et port français. Ces études récentes proposent d'heureuses solutions dont la hardiesse a pris la mesure des possibilités et les intérêts humains bien compris. La qualité de quelques techniciens français est incontestable et c'est sur une note d'espoir que je terminerai ces remarques.

Elles se résument ainsi :

a) L'opinion publique doit être acquise à l'Urbanisme et à ses règles par la Propagande Gouvernementale en faveur des bons exemples réalisés.

b) La notion d'Urbanisme doit être enseignée à l'école primaire au même titre que la politesse.

c) La formation des Urbanistes, Architectes, Ingénieurs doit être basée sur la véritable tradition : « Etre en harmonie avec les réalités et l'évolution de son époque ».

d) La Caisse autonome de l'Urbanisme doit être créée pour donner les moyens de réalisation.

Ainsi les Usagers et les Techniciens créeront un climat d'enthousiasme propre à réaliser et embellir le cadre de leur Vie et la France s'adaptera aux conditions nouvelles.

ANDRE CROIZE,
Architecte-Urbaniste.



Dans une brochure publiée en 1937, je demandais la création d'un Ministère de l'Urbanisme accompagné d'un corps d'urbanistes spécialisés. Je n'y croyais guère. Et pourtant, le Ministère de l'Urbanisme existe, les spécialistes aussi. Le premier aura bientôt deux ans d'existence et voici quatre ans que les Inspecteurs d'Urbanisme s'initient aux mystères des grades, des échelons et des préséances administratives.

De cette expérience de deux ans, riche d'enseignements dans la bataille de la reconstruction, quelles conclusions tirer ?

D'abord la création en France d'un corps de fonctionnaires spécialisés est un succès. Aux avants-postes du combat mené en France pour transformer, grâce à l'urbanisme, l'économie, la santé et la physionomie du pays, ils croient avoir forcé l'audience, puis la confiance des Municipalités, des populations et même des fonctionnaires des autres administrations. Pour s'en convaincre, il suffit de passer quelques heures dans le bureau d'un Inspecteur Départemental, de parcourir avec lui son courrier ou de l'accompagner en tournée : l'urbanisme s'est imposé. Partout, on attend des urbanistes et de l'urbanisme beaucoup plus que les moyens d'actions actuels ne permettent de donner.

Quelle plus belle démonstration de ce fait que l'application par les Préfets, sur la demande des Municipalités, du Permis de Construire, sans attendre la parution du règlement d'administration publique !.

Il est donc démontré que l'existence d'un corps d'urbanistes face aux corps d'ingénieurs répond à un besoin.

Mais si ce besoin est vivement ressenti, c'est bien l'insuffisance de l'équipement immobilier du pays qui en est la cause.

Une immense tâche de propagande est à accomplir, Le chemin pour amener les Français au niveau de vie de certains pays voisins est long. Il n'est pas impossible de le suivre jusqu'à son terme. Le rendement de chaque effort accompli avec les faibles moyens actuels est gage de ce que sera l'avenir si le Gouvernement continue à tenir compte du fait que l'urbanisme n'est ni un luxe, ni un amusement d'intellectuels ou d'artistes.

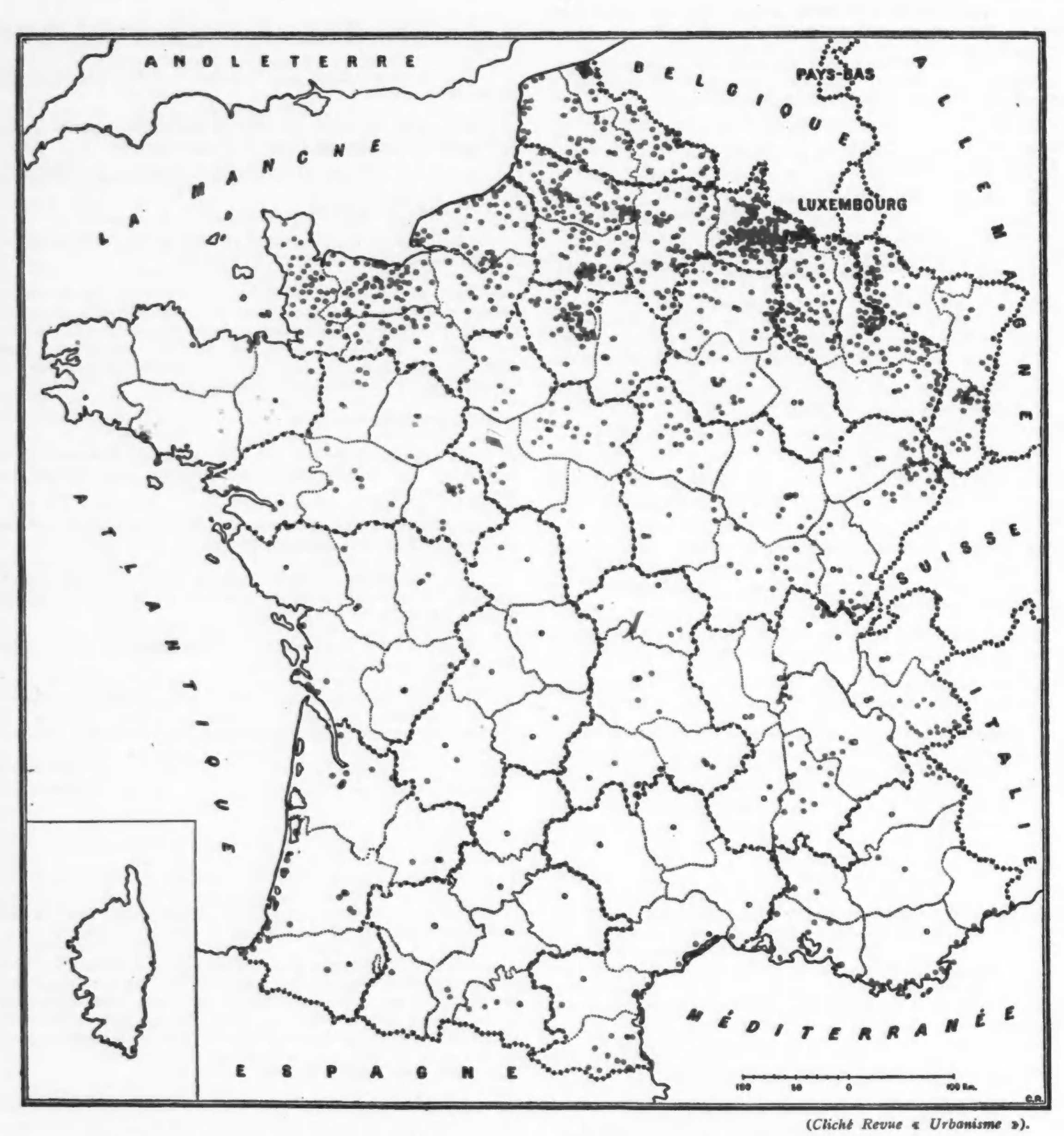
Que faire dans ce but ?

Maintenir aux urbanistes la foi et l'élan qui emmènent les masses. Pour cela, éviter de les scléroser dans un fonctionnarisme étroit. Leur garder précieusement leur caractère : celui d'intuitifs qui sont en même temps des hommes de synthèse.

Leur faire confiance et pour cela leur laisser l'indépendance indispensable. Pour reprendre une formule classique, l'urbaniste doit être un compositeur et le chef d'orchestre. En faire un simple exécutant, à quelque échelon que ce soit, serait une absurdité.

Ces conditions réalisées, le pays aura les résultats que sa politique commandera, puisqu'aussi bien l'urbanisme n'est que l'application d'une politique. Faites aux urbanistes de la bonne politique, ils vous feront d'exellent urbanisme. Ou alors ce ne sont pas des urbanistes - prenez-en d'autres !...

Jean MEYER-HEINE.



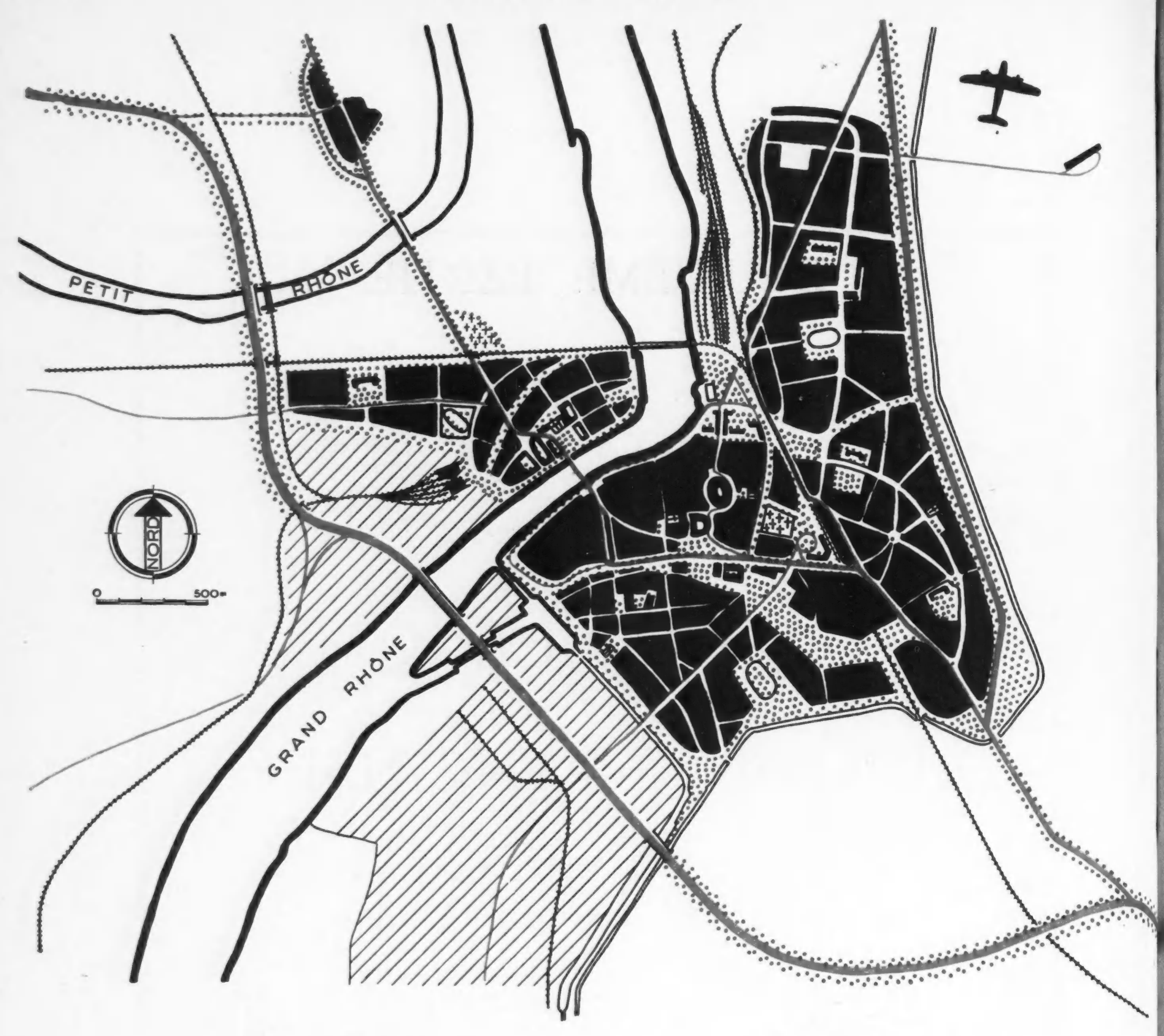
(*Cliché Revue « Urbanisme »*).

COMMUNES SINISTREES POUR LESQUELLES UN PROJET DE RECONSTRUCTION EST A L'ETUDE.

DEUXIÈME PARTIE

★

FRANCE
UNION FRANÇAISE



PLAN D'AMENAGEMENT

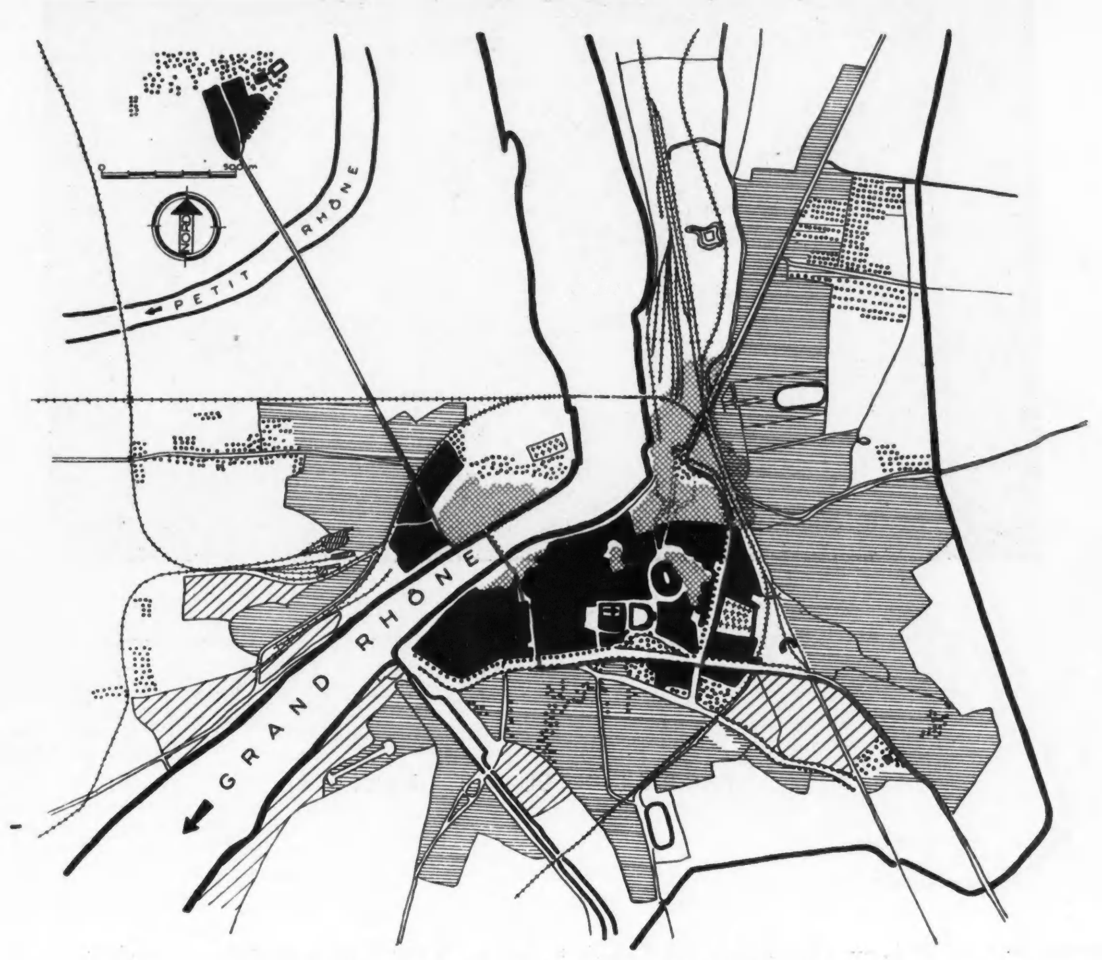
URBANISTE : PIERRE VAGO

A R L E S

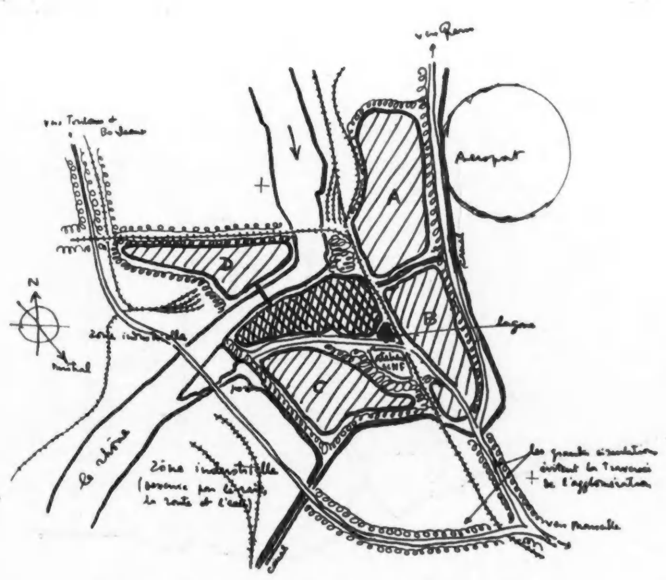
Arles : carrefour de routes, voies ferrées et fluviales ; ville d'art, d'histoire, centre touristique, marché agricole en plein développement, cité industrielle naissante. Le graphique en montre la vitalité.

Un centre trop dense, des lotissements éparpillés, voirie étirée, circulation pénible, équipement social, etc. suranné.

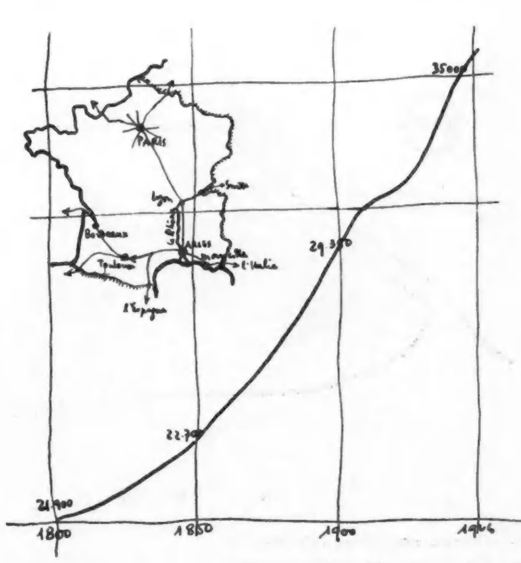
Le parti : Détourner la grande circulation ; « sortir » organiser, équiper la zone industrielle : décongestionner le centre sans trop y toucher ; organiser, autour du noyau ancien, 4 « quartiers » prévus pour 4 à 5.000 habitants, ayant chacun leur « cœur » social, leurs artères commerciales, leurs poumons de verdure et de sports, leurs écoles ; profiter des fortes destructions résultants de la guerre pour amorcer cette évolution.



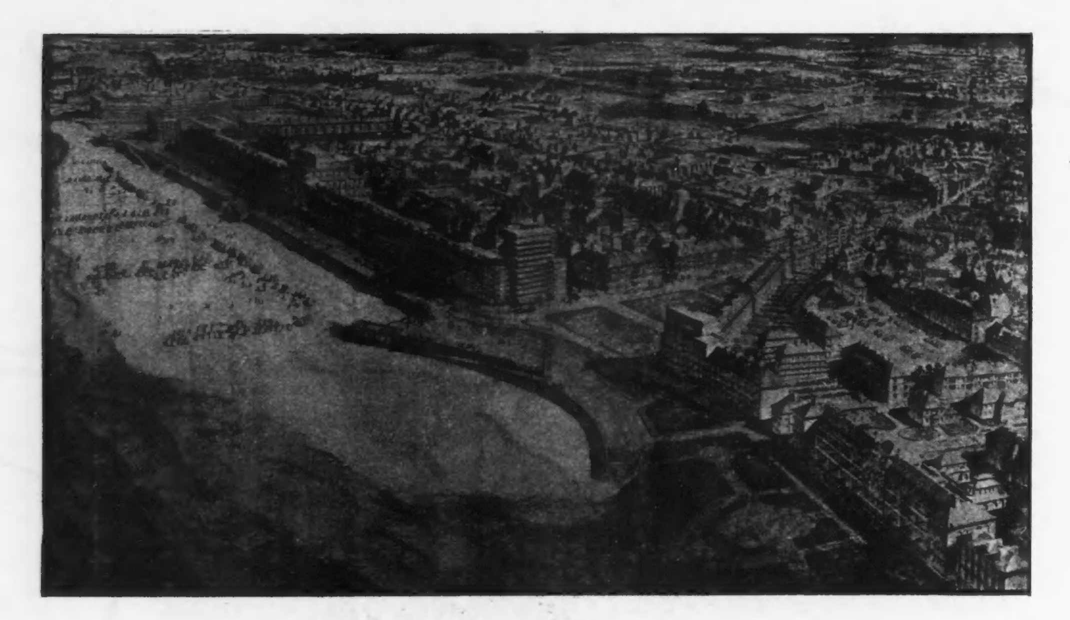
ARLES : PLAN ACTUEL ET LOCALISATION DES DESTRUCTIONS.



SCHEMA D'ORGANISATION DE L'AGGLOMERATION.



ACCROISSEMENT DE LA POPULATION.



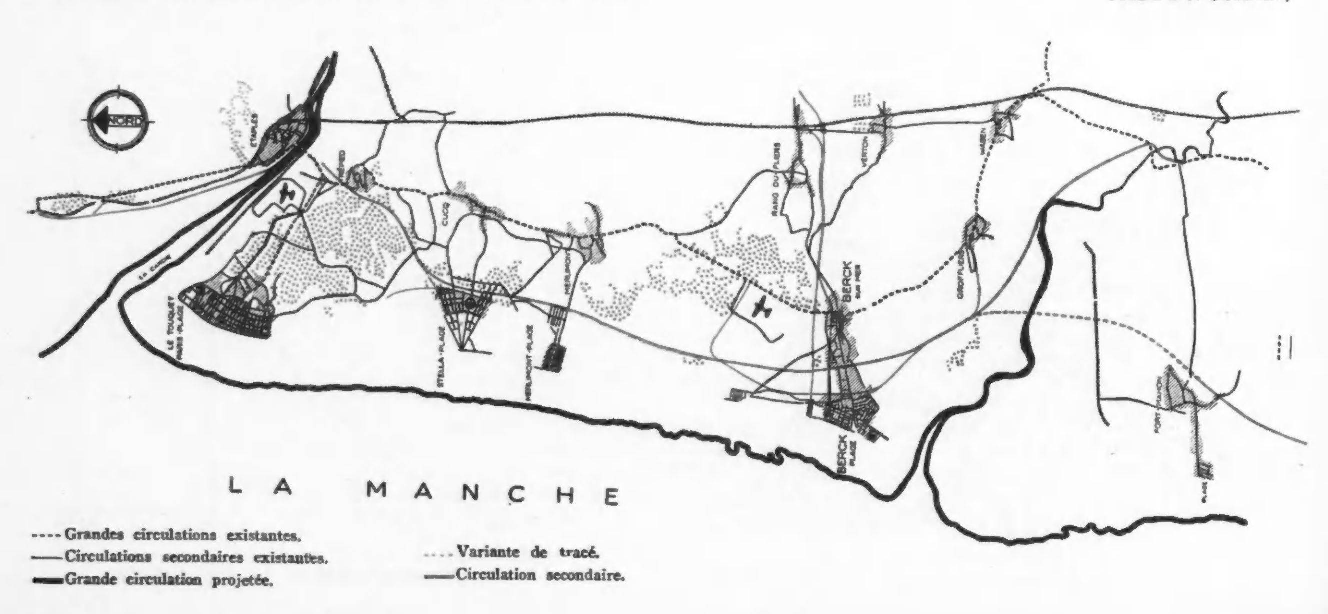
BERCK-PLAGE

PAR PAUL DUFOURNET, URBANISTE

AMENAGEMENT GENERAL. — Il existe deux noyaux de vie : la ville ancienne et la plage. Nouveau noyau à créer au nord, avec centre social, culturel et économique, pour donner corps à la cité hospitalière. - Zones hospitalières au sud et au nord de la plage. Boisement des garennes, reliées entre elles, par un parc-way formé par le boulevard de la Manche, ou route des Plages, qui coupera la ville entre ces deux noyaux existants. Bretelles de desserte locale. Nouveaux accès successifs dans le temps, pour accès perpendiculairement à la côte. Equipement scolaire (second degré et profes.) et culturel.

AMENAGEMENT DE LA PLAGE. — **Entonnoir,** ancien estuaire et place caractéristique, conservé, mais surélevé et aménagé : balcon sur la mer. Esplanade maritime surélevée de plus de 2 m. en moyenne et portée de 20 m. à 31 m. sur les immeubles détruits. **En cours de réalisation.** Opération bénéfique. Il coûterait plus cher d'enlever plus loin les 80.000 m³ de gravois nécessaires, et sans ce travail 300 ouvriers seraient au chômage. - Bordure continue d'immeubles dont quelques-uns en co-propriété. Le maximum de gens sur la mer. Rempart pour la ville d'hiver contre le vent et le sable. Accès arrière dans une bande verte. Architecture disciplinée entourant de même l'entonnoir. Parckings aux extrêmités de la plage et en arrière ; bande de stationnement en doublure de l'esplanade derrière les immeubles. Grand square de repos, derrière le casino.

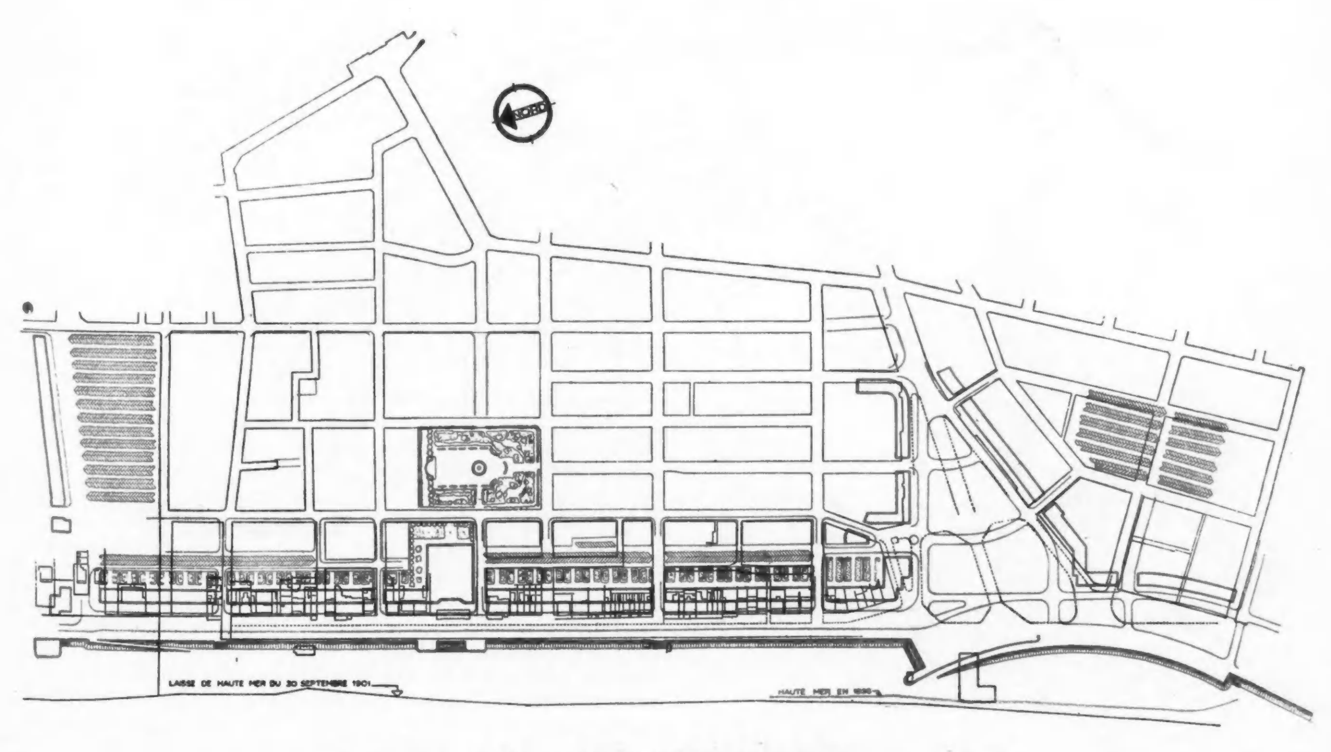
PAUL DUFOURNET,



NORD
500m
LA MANCHE

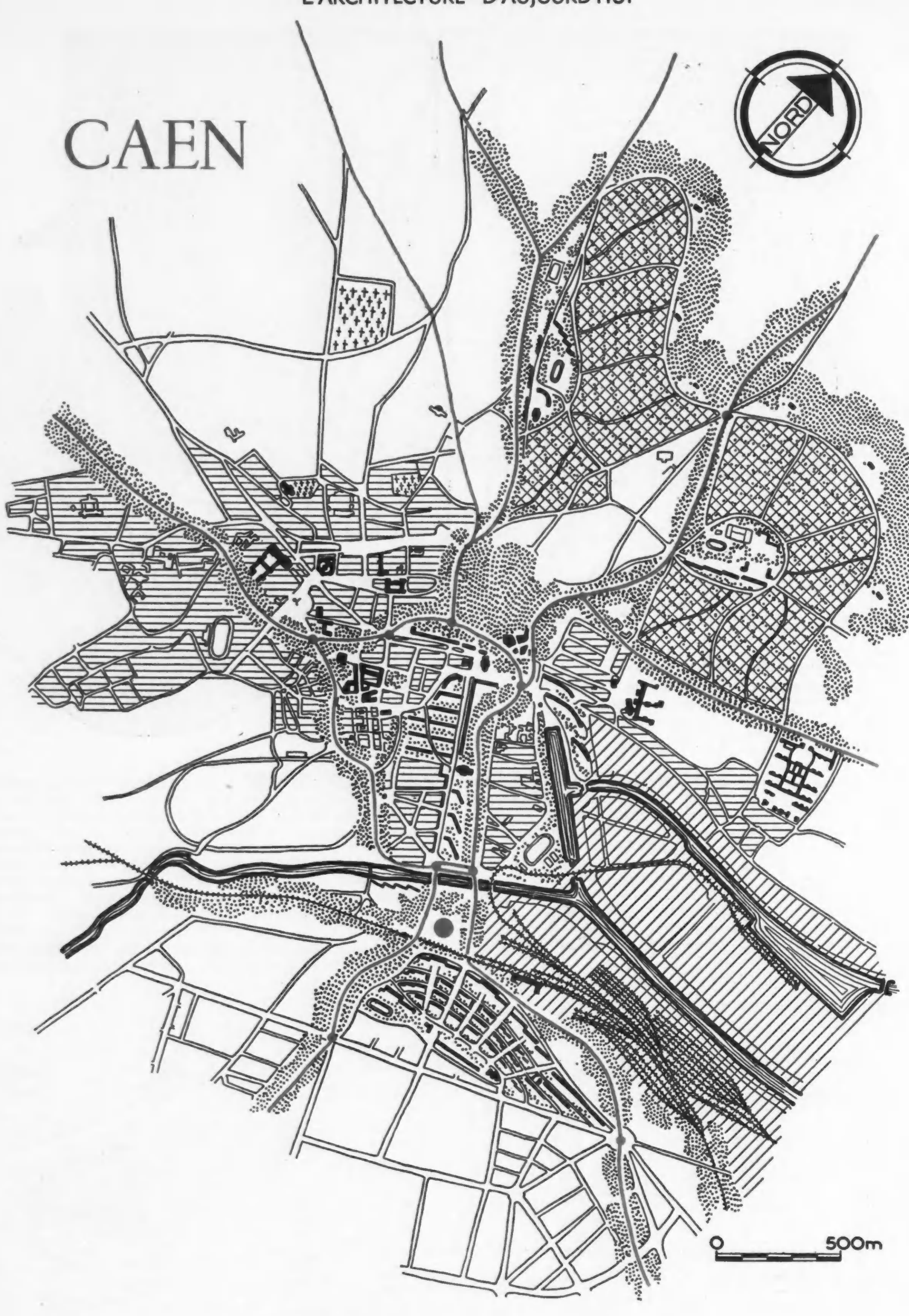
Zone hospitalière.
Zone ferroviaire.
Zone habitations clairsemées.
Zone réservée au service public.
Parking.
Zone boisée.
Espaces verts, jardins.
Grandes circulations.
Circulations secondaires.

PLAN D'AMENAGEMENT DE LA VILLE DE BERCK-SUR-MER

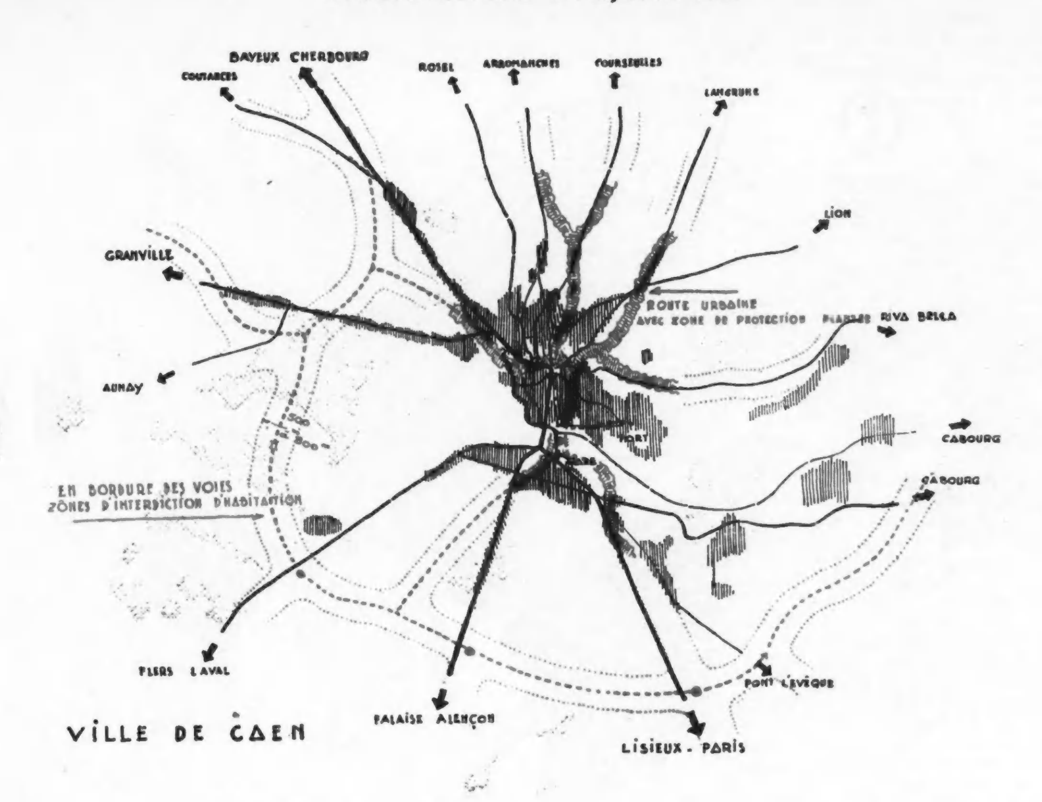


PLAN D'AMENAGEMENT DE LA PLAGE

CAEN



PLAN D'AMÉNAGEMENT PAR JEAN LEBRETON



UN EXEMPLE D'APPLICATION DES PRINCIPES DE
LA CITÉ NATURELLE

L'étude de Caen, avant sa destruction, est un des deux exemples pris par Jean Lebreton pour la mise au point et la présentation de sa technique de la Cité Naturelle.

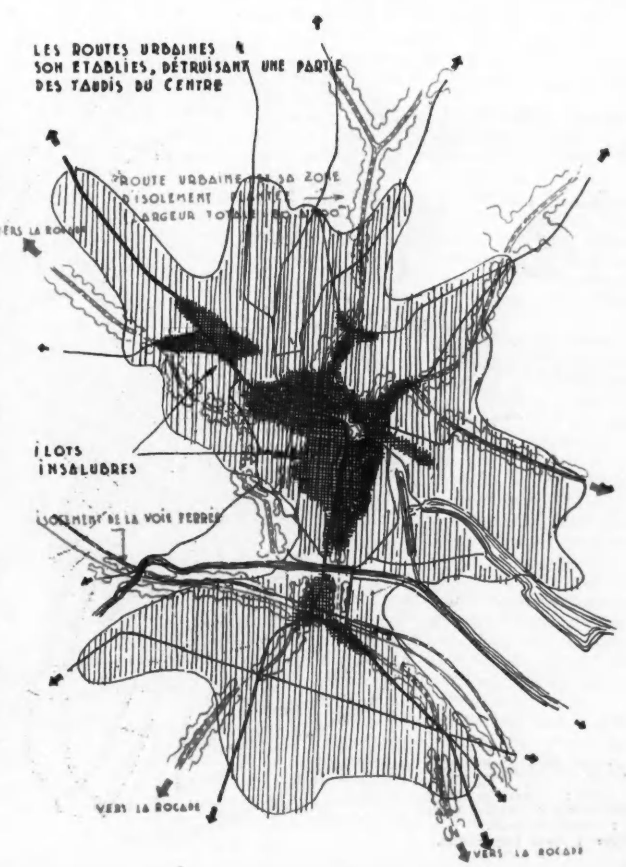
Ce plan n° 1 (voir page précédente) montre une étape de la remodélation progressive prévue par l'Urbaniste, remodélation envisagée en libérant de leurs constructions, par zones homogènes, les aires les plus insalubres.

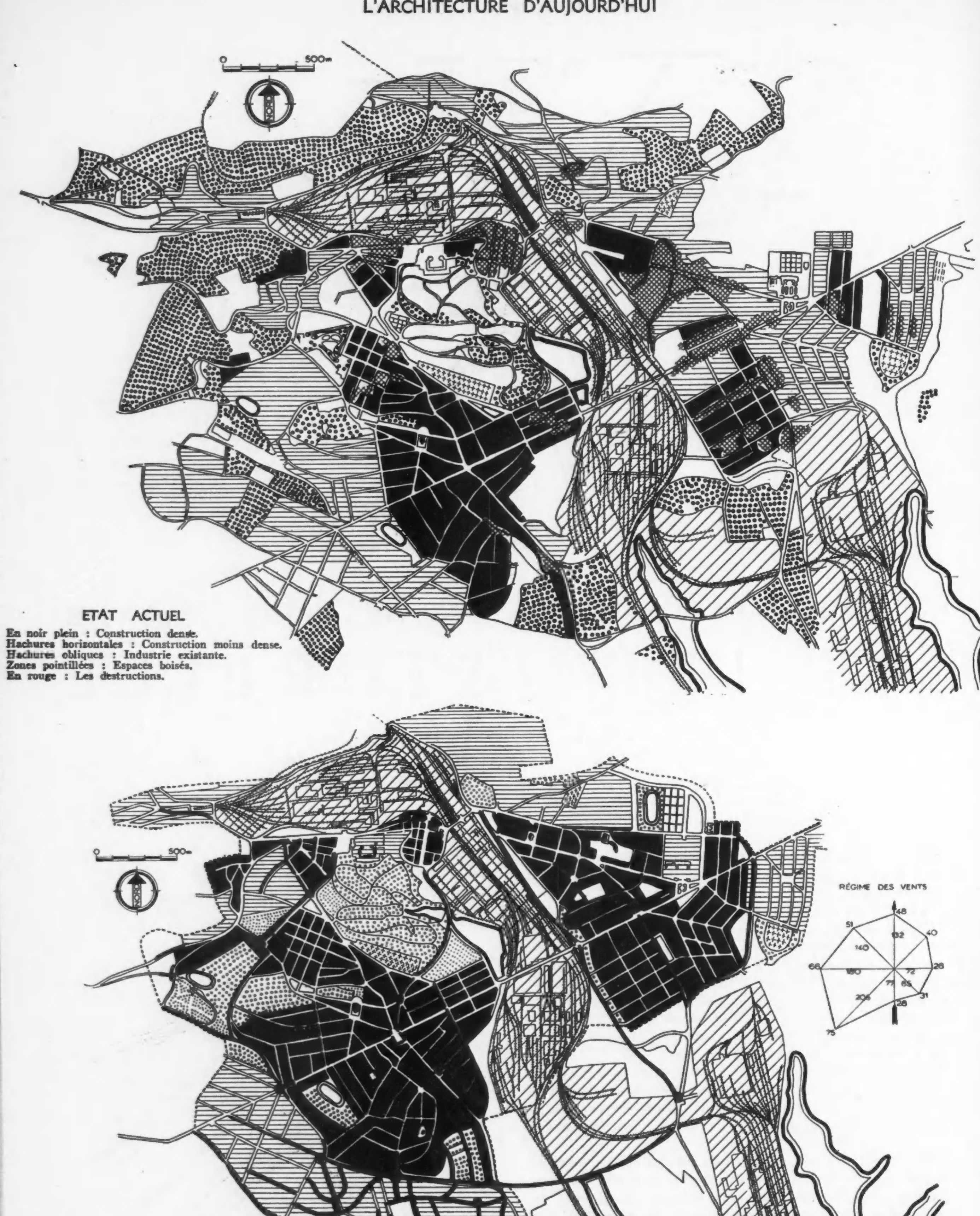
Cadres de vie orientés au Sud.

Remarquer dans le plan général, comme dans celui des cités-jardins, le principe général : la voie circulaire qui embrasse le centre, les branches qui séparent les divers éléments : ce qui répond à une seule et grande fonction : **vivifier en laissant dans la paix.** Observer également la conception des cadres de vie, tant dans les cités jardins que dans les quartiers de résidence urbaine ; les jardins vers Sud, sur lesquels donnent les « façades de vie » des maisons, les allées de service passant toujours vers Nord.

Plan n° 2 (ci-dessus) : au plan de l'état actuel de la circulation inter-urbaine est superposé le projet de rocade détournant la circulation extérieure. Les routes urbaines s'y raccordent. Remarquons, de chaque côté de ces routes, dans la partie rurale, la zone non aedificandi d'environ 300m.

Plan n° 3 (ci-contre) : Le fond de plan de la ville, avant sa destruction, montre, par des hachures serrées, les zones insalubres. Le projet superposé est celui du premier stade d'aménagement ; les routes urbaines sont créées à l'emplacement des zones insalubres du centre et des zones de faible valeur, sur les arrières des rues principales. Les rues provisoirement conservées ne reçoivent plus qu'une circulation automobile réduite ; elles sont surtout des cheminements. Le centre est entouré et non traversé.



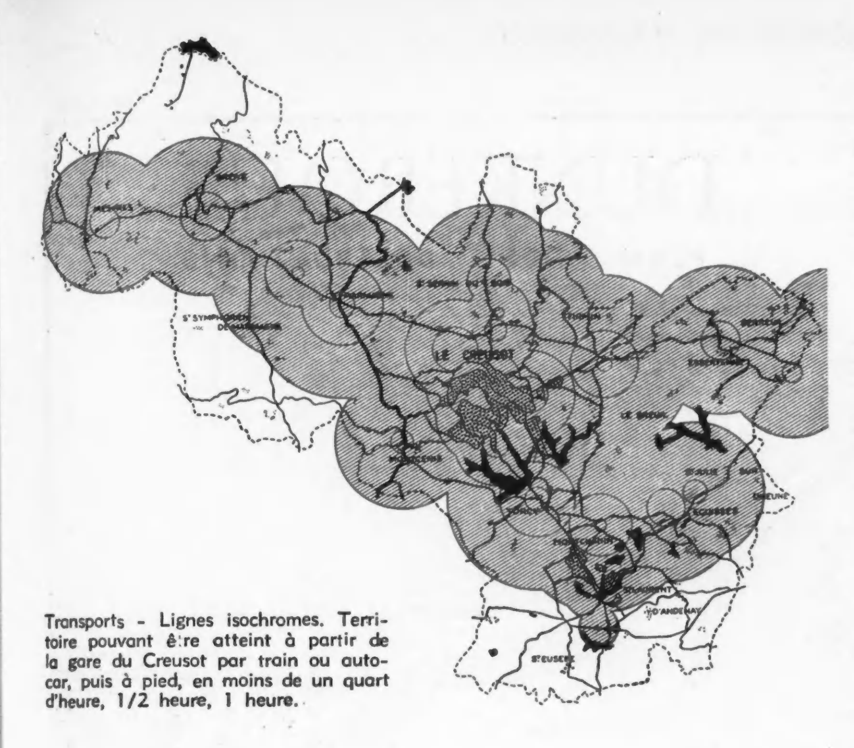


ETAT ACTUEL

En noir plein : Construction dense.
Hachures horizontales : Construction moins dense.
Hachures obliques : Industrie existante.
Zones pointillées : Espaces boisés.
En rouge : Les destructions.

PLAN D'AMENAGEMENT

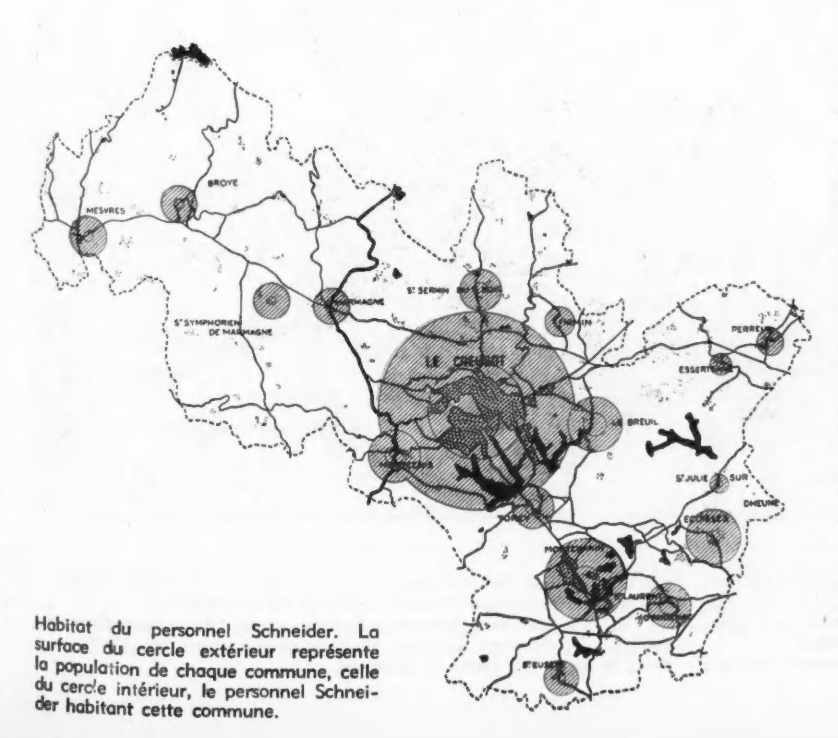
Trait pointillé noir : Périmètre d'agglomération.
Zones pointillées vertes : Espaces verts.
Traits rouges : Voirie nouvelle.
Hachures obliques : Zone industrielle.



Transports - Lignes isochromes. Territoire pouvant être atteint à partir de la gare du Creusot par train ou autocar, puis à pied, en moins de un quart d'heure, 1/2 heure, 1 heure.

LE CREUSOT

Urbaniste : JEAN CANAUX



Habitat du personnel Schneider. La surface du cercle extérieur représente la population de chaque commune, celle du cercle intérieur, le personnel Schneider habitant cette commune.

Le projet de reconstruction du Creusot a un mérite : il s'exécute.

Depuis les deux bombardements d'octobre 1942 et de juin 1943 qui, sur 5.290 immeubles en endommagèrent plus de 4.000, dont 700 totalement détruits et plus de 2.000 détruits en moyenne à 50 %, non seulement bon nombre sont réparés, et plus de 100 baraques provisoires montées, mais 95 maisons définitives représentant 175 logements vont être habitables en octobre 1946, et 55 représentants 140 logements seront habitables au printemps 1947, 134 appartements dans cinq immeubles collectifs sont en cours de construction.

— Les données du problème.

Une houilllère qui fut exploitée jusqu'en 1943, des gisements de fer oolithique dans le voisinage, avaient aggloméré un village autour de la Fonderie Royale de Canons et de la Verrerie de la Reine. L'ensemble fut racheté en 1896 par les frères Schneider, maîtres de forges, et dès lors l'importance industrielle et la population s'accroissent en flèche. L'impulsion productive attire en quelques décades la moitié des habitants des plateaux granitiques voisins.

Une mine, une campagne pauvre, une famille de cerveaux.

Résultat : une grande usine, noyau d'une ville de 30.000 âmes, elle-même devenue centre régional.

L'usine essaime en direction du canal du Centre, les cités ouvrières sortent du sol ; mais l'insuffisance du bassin houiller, l'épuisement du minerai de fer obligent à des transports onéreux qu'il faut compenser par l'invention, l'habileté, le rendement.

L'on se trouvait devant :

— Un zonage très défectueux, l'usine formant au milieu de la ville un véritable fleuve hérissé de cheminées, crépitant et fumant ; une construction d'une banalité écœurante ; une circulation rendue difficile par l'usine en chapelet, le chemin de fer, les étangs artificiels d'alimentation du canal du Centre ; une alimentation en eau qui reste insuffisante malgré plusieurs adductions et constitue un problème épineux car on est sur la ligne de partage des eaux entre les bassins de la Loire et de la Saône ; un assainissement ébauché, incohérent, sans épuration ; un relief très accentué.

Les grandes lignes du projet de reconstruction et d'aménagement.

On ne pouvait même envisager de déplacer complètement le quartier du Guide, en forme de cornue, enserré par l'usine ; mais une percée nouvelle tirant parti des destructions y est en même temps une opération de salubrité. On laisse dans ce quartier subsister bureaux et commerce. A ce cerveau on relie mieux le carrefour des 4-Chemins au milieu de la moitié Sud-Ouest de la ville, où sera le principal marché.

C'est la partie Sud-Ouest qui recevra l'extension. Les pentes sont mieux exposées ; les vents régnants n'y apportent ni fumées, ni poussières, ni bruit, et le relief cache l'usine.

Une grande voie reliera ce quartier à l'usine du Breuil située au Sud-Est de la ville, principal lieu de travail, et desservira au passage le nouveau cimetière et l'ensemble abattoir-laiterie-usine d'épuration situé dans le thalweg médian où seront rassemblées par pompage toutes les eaux ménagères et industrielles.

De plus la répartition des installations collectives : écoles, terrain de sports, marché, lieux de réunion, espaces libres publics, centres commerciaux, est menée de façon à assurer un élément d'attrait à chaque quartier, sans que pour cela on ait pu appliquer toujours la notion d'unité de résidence.

Le Creusot, centre régional.

L'attraction des Usines Schneider se fait sentir sur un bon nombre des communes proches. Si 20 % de la population totale même y travaille, 5 communes y envoient plus de 15 % de la leur, 4 plus de 10 % et 9 plus de 5 %. Pour ces communes c'est donc entre 20 % et 80 % de la population qui vit des usines. (Voir schéma Habitat du personnel Schneider). Des autobus spéciaux, des trains ouvriers contribuent au flux et reflux journaliers des ouvriers et des écoliers. De plus un marché quotidien, un abattoir, des foires fréquentes, un Tribunal de Commerce pour trois cantons, un Hôtel-Dieu.

Aussi un groupement d'urbanisme a-t-il été créé comprenant 17 communes, celles qui vivent du Creusot ou de son annexe Montchanin-les-Mines, qui seront étroitement reliées au Creusot (voir schéma des isochrones). Au Nord ce groupement touche celui d'Autun, au Sud celui de Montceau-les-Mines.



Le port de Dunkerque se reconstruit sur ses dispositions actuelles, mais d'importantes améliorations sont prévues au réseau fluvial, aux liaisons entre les cinq satellites rayonnantes et le centre de l'agglomération, ainsi qu'à l'emplacement des industries classées.

La zone des constructions du centre était étroitement localisée sur une surface de 110 hectares où 59 % des habitants étaient mal logés (Dunkerque 31.000, agglomération 92.500).

Le plan de reconstruction prévoit un large desserrement s'étendant sur 70 hectares, utilisant les terrains des glacis des fortifications, et ceux des casernes détruites.

DUNKERQUE

PLAN D'AMÉNAGEMENT—THÉO LEVEAU, URBANISTE

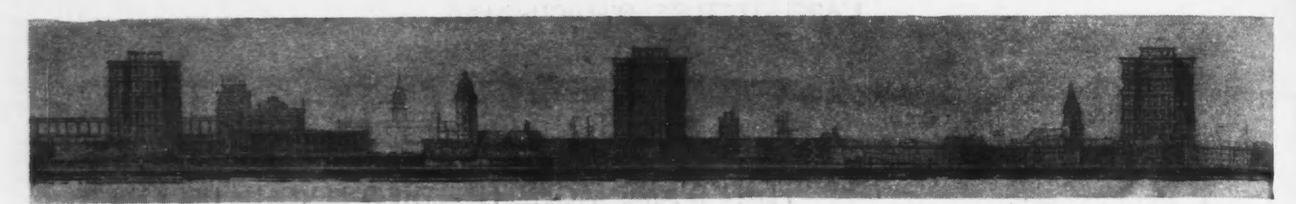


L'armature des voies nouvelles régularise le tracé ancien pour tenir compte des vents régnants et déterminer la création d'îlots abrités, dont l'organisation articulée exprime avant tout la volonté de réaliser un centre essentiellement vivant et humain.

Par habitude, les différents Pôles d'activité sont développés sur leurs emplacements primitifs et doivent permettre de se reconnaître avec les dispositions nouvelles et l'architecture d'aujourd'hui.

20 hectares sont réservés au programme scolaire groupé en bordure d'espaces libres séparatifs.

THEO LEVEAU
Urbaniste en chef.



ETUDE POUR LA RECONSTRUCTION DU HAVRE par J. GUILBERT (élévation perpendiculaire à la rue de Paris).

LE HAVRE



ETUDE POUR LA RECONSTRUCTION DU HAVRE par Auguste PERRET, Architecte en Chef.

Ce n'est point par hasard qu'un nom vient revêtir un être ou un lieu : des forces profondes déterminent ce baptême et prolongent ses résonnances bien avant dans le temps.

Savaient-ils, les bateliers qui dénommèrent « Havre de Grâce » le groupement d'humbles cabanes, abri de leur repos de pêcheurs auprès des barques échouées, qu'ils préfiguraient le destin de l'estuaire sableux ?

Paisible baie du fleuve et pointe avancée dans la mer, lieu de refuge et de départ, ce site qu'à désolé la guerre semble terre de choix pour la croissance du style contemporain en vue d'une riche et drue floraison.

Si le plan de la cité neuve apparaît d'un effet monumental indéniable, que composent la grande trame, les jardins de l'Hôtel-de-Ville et les vastes promenades du Cours des Champs-Elysées et du Front de mer, nul arbitraire n'a présidé à son établissement : ce sont les dures contraintes naturelles du climat, du sol et des eaux qui l'ont conditionné, et la pensée de Rodin demeure vraie qui affirme : « Le beau n'est plus distinct de l'utile quoiqu'en pensent les ignorants ».

La lumière de ces exigences, l'exhaussement du niveau général de la ville qu'il faut isoler des anciens marécages de la côte s'avère nécessaire. Inéluctable aussi, l'orientation de cette trame orthogonale qui desserre les voies obliques ou s'engrouffraient les vents de la mer, et situe la ville dans la meilleure position de résistance à ces éléments violents : une volonté organisatrice se manifeste qui, pour le plus grand profit des établissements humains, se refuse à suivre le lâche tracé de la côte. Et c'est encore le souci de placer l'homme dans de bonnes conditions de vie qui a fait adopter, pour la trame elle-même, un réseau de larges mailles. A l'intérieur de ces grands éléments, les façades des habitations pourront jouir d'un complet ensoleillement, et toute une vie intérieure se créera dans ces cellules ou des jardins et des boutiques apporteront l'alternance de paix et d'animation qui satisfait toute existence.

Ainsi les Architectes et l'Atelier de Reconstruction du Havre ont voulu élaborer un plan digne du prodigieux avenir de la cité. N'est-elle point le meilleur symbole de son expansion cette trame orthogonale qui semble ouvrir largement sur la mer la Porte Océane du Havre ? Comme sur les rails de ses chantiers navals glissent vers les continents les vaisseaux brillants, par sa voie iront et viendront, pour de prestigieux échanges, les richesses terrestres, les trésors spirituels de l'Amérique et de l'Europe. Lieu de rencontre de deux civilisations, ne serait-ce point la Constantinople du monde nouveau qu'il conviendrait d'ériger ? Un même esprit anime les architectes, qui s'y emploient, et leurs œuvres, marquées du sceau d'une même doctrine auront, bien qu'accusant des natures différentes ce lien de parenté qui seul peut faire de la cité un organisme vivant dans sa diversité.

Les mêmes principes, en effet, orientent et guident leur recherche et soutiennent leur labeur ; ce n'est point au hasard qu'ils tracent leur sillon.

Les règles que suivent ces constructeurs ne sont point neuves - elles dérivent des lois profondes de la vie quant à l'homme et à la matière employée - mais à l'exemple de leur maître Auguste Perret, ils les ont « inventées » puisqu'ils les ont découvertes, comprises et se les ont intégrées.

Elles peuvent se condenser en quelques préceptes :

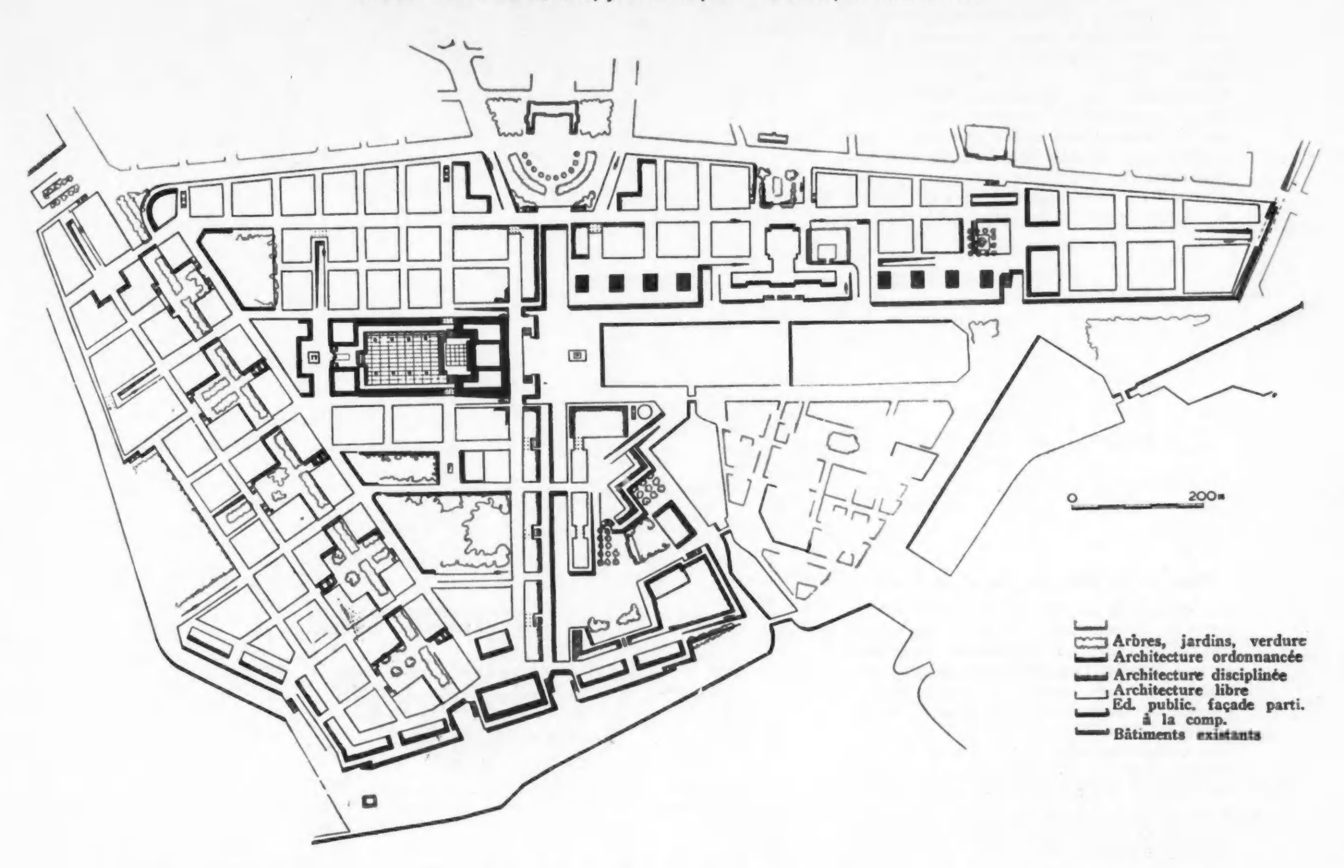
L'architecture est, de toutes les expressions de l'art,
Celle qui est le plus soumise aux conditions matérielles.
Permanentes sont les conditions qu'impose la nature.
Passagères, celles qu'impose l'homme.
Qui satisfait au passager par le permanent. **(A. PERRET).**

Et par cette voie sûre, dans la soumission aux lois reconnues qui endiguent et disciplinent leur recherche, en justifiant souvent l'audace, les architectes de la Cité conduisent leur tâche.

André LE DONNE.

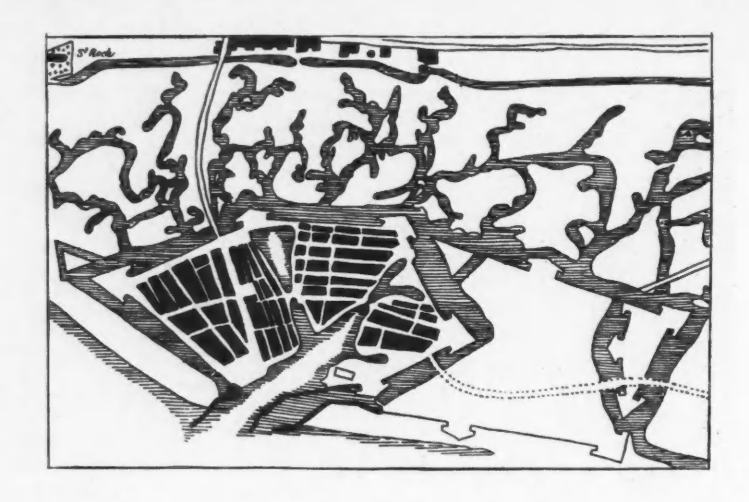


ATELIER DE RECONSTRUCTION DU HAVRE, ARCHITECTE EN CHEF : AUGUSTE PERRET.
ETUDE PAR A. LE DONNE, J. IMBERT, G. LAGNEAU, A. HERMANT.



ATELIER DE RECONSTRUCTION DU HAVRE, ARCHITECTE EN CHEF : AUGUSTE PERRET, ETUDE DE A. HEAUME.

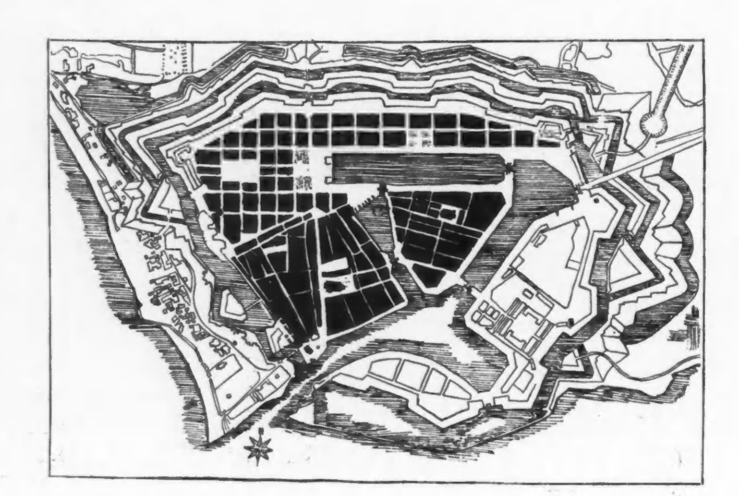
LE HAVRE





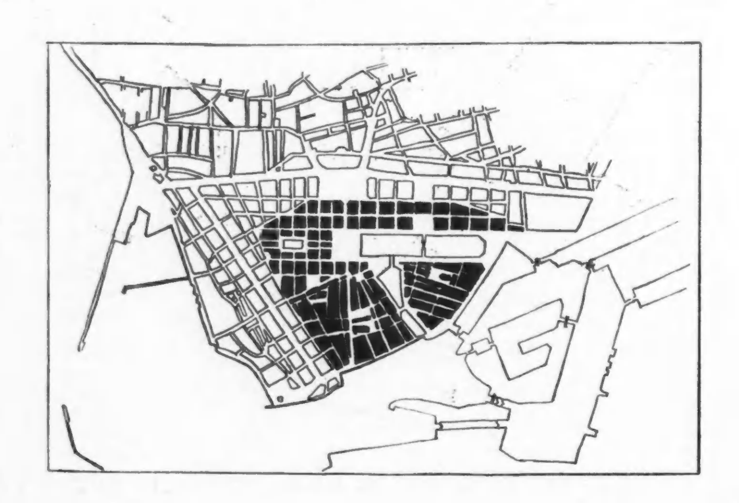
Plan du Havre en 1547

Le plan de la ville limitée alors aux quartiers St-François et N. Dame, montre que le tracé de cette époque est resté inchangé jusqu'à nos jours et constituait la plus ancienne trame de la Cité.



Plan du Havre en 1838, (d'après l'Atlas de Trissard).

Ce plan montre que les quartiers modernes se sont développés autour du nouveau bassin du commerce et suivant son orientation, celle-ci semble avoir été déterminée par l'alignement des anciennes fortifications Nord, sensiblement perpendiculaires à la rue N.-Dame. Cette trame qui montre une volonté organisatrice s'est heurtée aux fortifications du Sud-Ouest prolongées parallèlement au littoral et qui sont à l'origine du futur quartier Francois 1er (1860).

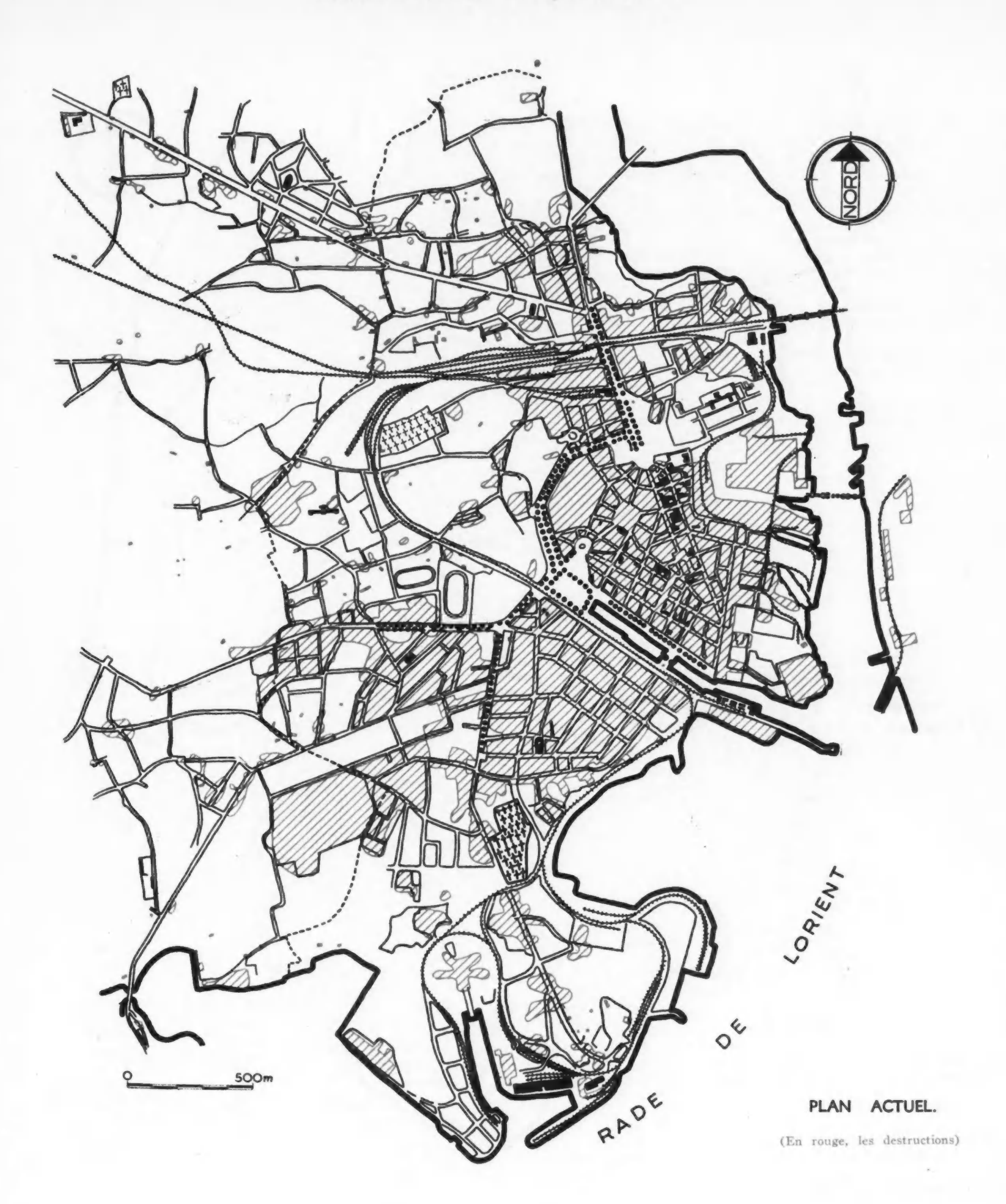


Plan de la Ville du Havre en 1939.

On voit que le plan de la ville était constitué par l'assemblage de plusieurs trames différentes, par leur **orientation**, leur **tracé** et leur **échelle**. Les difficultés de raccordement des tracés successifs sont la conséquence de contraintes historiques : « LES FORTIFICATIONS ».

Ces contraintes n'existent plus et la destruction étant totale, (environ 150 ha d'un seul tenant ont été dévastés, seuls subsistent quelques monuments réparables). UNE TRAME RATIONNELLE PEUT SE DEVELOPPER LIBREMENT.

Dans cette zone vivaient 56.000 personnes.



PLAN ACTUEL.

(En rouge, les destructions)

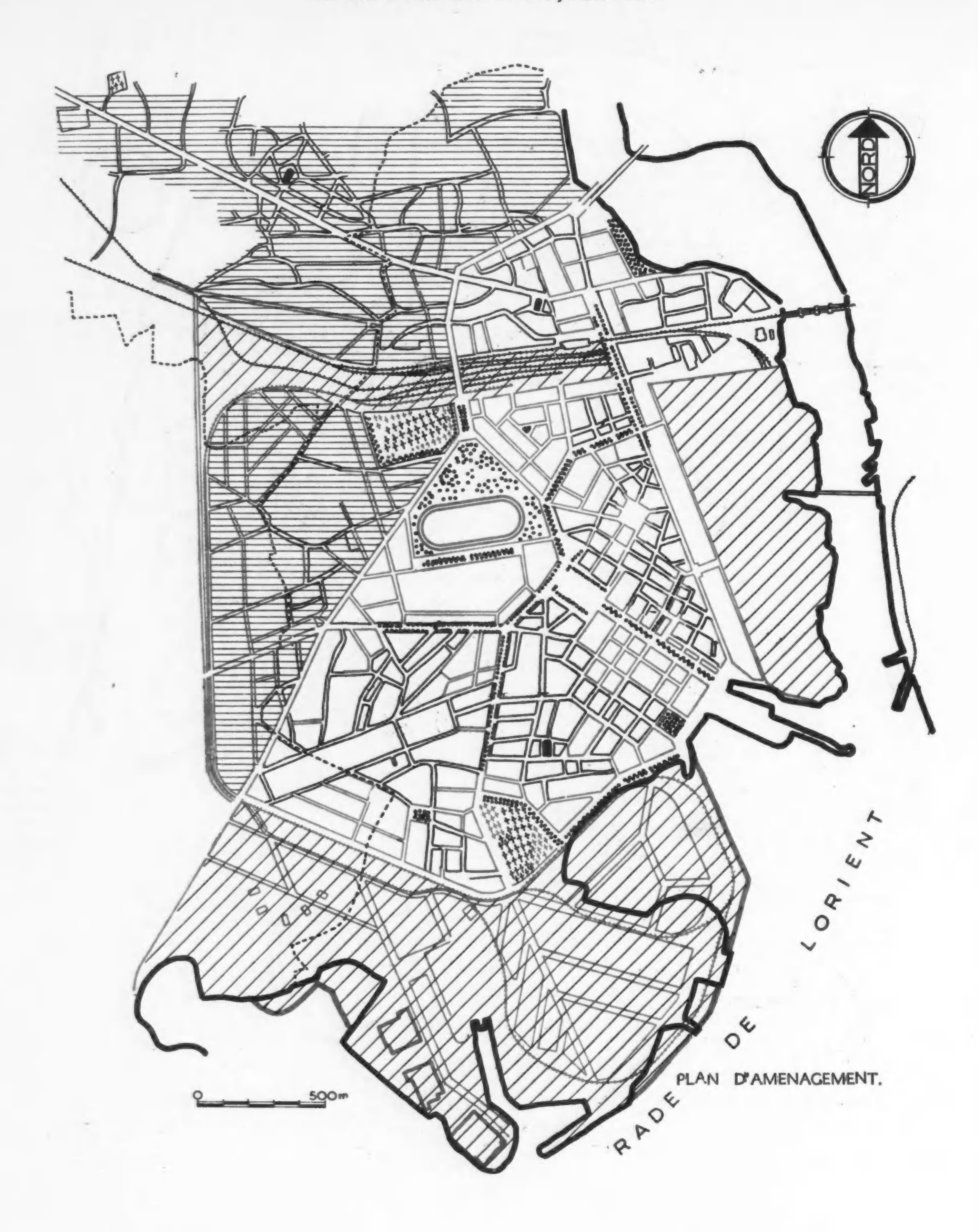
LORIENT

Lorient, Sous-Préfecture du Morbihan, Préfecture Maritime, est situé sur l'estuaire commun du Scorff et du Blavet.

45.817 habitants, dont 5.000 de population flottante, chiffres à peu près constants de 1901 à 1936 ; 52.000 habitants environ, avec 2 communes limitrophes : 1.500 marins pêcheurs et leur famille, soit 6.000 personnes environ ; 8.000 ouvriers de l'Arsenal et leur famille, soit 25.000 personnes ; le complément de la population étant constitué par des commerçants, des rentiers, des fonctionnaires, civils et militaires.

Habitations très denses (plus de 800 habitants à l'hectare dans des îlots ne comportant que des immeubles de 3 étages), intra-muros.

Chantiers et établissements industriels mal disposés sous les vents du Sud-Ouest.



L'intra-muros, constituait un immense îlot insalubre ; réseau d'égouts presque inexistants.

La destruction est totale pour l'intra-muros ; 90 % pour la Nouvelle ville, Merville et le Moustoir, 50 % pour Kerentrech. Tous les bâtiments publics sont inutilisables, sauf 2 églises.

Le plan d'aménagement prévoit :

Comblement du bassin à flot, devenu impraticable ; à sa place, création d'un espace vert public ;

Comblement de l'Anse de Kergroise. Opération projetée dès 1895, qui permet d'installer les quais du port de Commerce en eau profonde ;

Création d'un ensemble d'installations publiques modernes sur des terrains en majorité publics ; enfin, **améliorations des communications.**

MARSEILLE

Les problèmes d'urbanisme qui se posent à Marseille sont extrêmement complexes du fait même de l'évolution exceptionnelle de cette Ville.

Cette évolution présente, en effet, les particularités suivantes :

1°) Ni la barre rocheuse qui la sépare de la Vallée du Rhône, ni l'éloignement de l'embouchure de ce fleuve (fig. 1) n'ont été un obstacle à son prodigieux essor. Arles mieux située à ce point de vue, n'a pû lui ravir son rôle de Métropole Méditerranéenne.

2°) Un développement quasi spontané s'est manifesté depuis la découverte de la vapeur et l'application de ce mode de propulsion à la Marine. En moins de cent ans, sa population est passée, en effet, de 190.000 habitants à un million, sa superficie de 1.500 hectares à 26.000 hectares (fig. 2), soit un accroissement de population de 500 % et de superficie de 1.700 %.

3°) Le Centre d'activité s'est déplacé de plusieurs kilomètres avec la création des nouveaux ports et l'abandon du Vieux-Port qui s'en est suivi.

L'établissement des nouveaux ports au Nord s'est fait au surplus dans un site offrant des possibilités d'extension portuaire limitée et un arrière plan trop exigu pour un développement industriel normal (fig. 3).

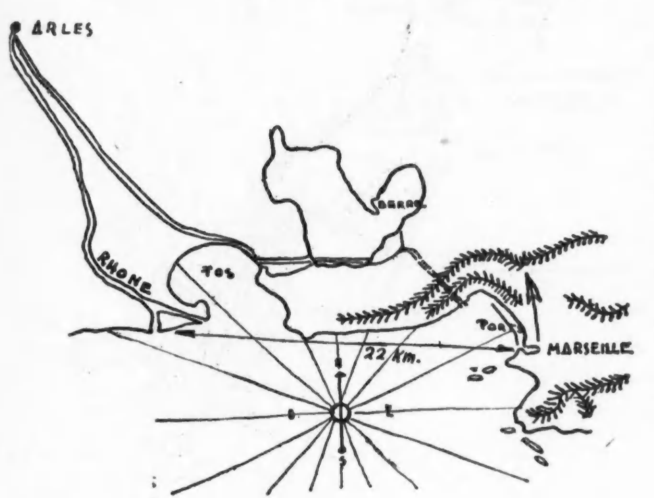


FIG. I. — *Marseille est à 22 km. de l'embouchure du Rhône et séparée de sa vallée par les chaînes de l'Estaque et de l'Etoile.*

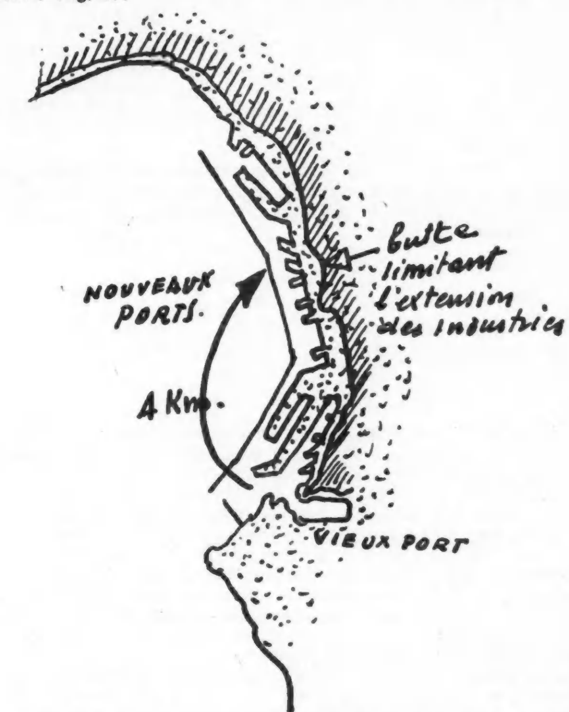


FIG. 3. — *Le Centre commercial s'est déplacé de 4 km. au Nord, au pied d'une butte rocheuse qui limite l'extension industrielle.*

190.000ha
1 Million
1850
1945
1.500 hect
26.000 hect.

FIG. 2. — *Evolution de Marseille en cent ans. - Population et superficie.*

4°) Le désordre le plus absolu a présidé à son extension, aucun plan d'urbanisme depuis Colbert n'ayant, en fait, été mis en application sur l'ensemble du territoire de la commune.

5°) La densité de la population, dont la moyenne est relativement faible, 40 habitants à l'hectare, devient excessive dans les quartiers du Centre au point d'atteindre dans les vieux quartiers le chiffre invraisemblable de 3.000 habitants à l'hectare.

Marseille est donc une ville qui a vu en cent ans sa population quintupler, sa superficie augmenter dans la proportion de 1 à 17, son centre d'activité se déplacer de près de 4 kilomètres, et qui, cependant, doit s'accomoder, dans le centre, du réseau de voies tracé sous Louis XIV et à la périphérie subir un désordre sans pareil.

Des urbanistes se sont pourtant penchés sur le problème de Marseille et ont proposé des solution parfois à la mesure de leur époque, mais rarement à l'échelle de l'avenir. Un court historique des plans successifs illustrera cette constatation.

En 1705, DE FER dote Marseille du Premier Plan Géométral, sur lequel figurent les nouvelles réalisations de l'Intendant ARNOULO. RAZAU en 1743, BRESSON en 1772, tracent respectivement le quartier Saint-Férréol et la rue Paradis jusqu'à la rue Arměny. En 1785, PIERRON, dans un plan décisif pour l'avenir de Marseille, figure la percée de la Canebière sur le Vieux Port.

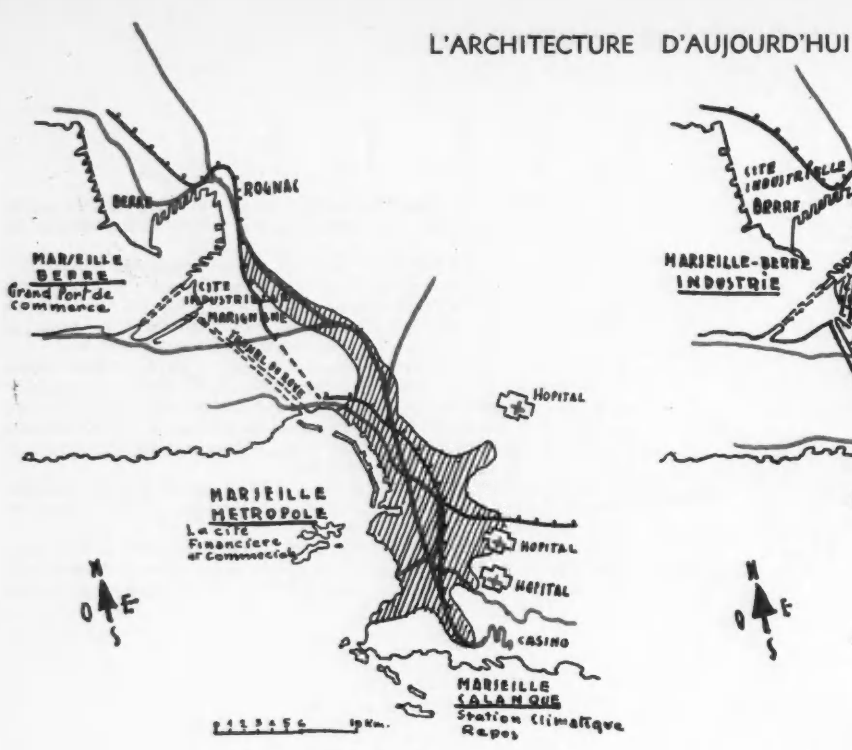


FIG. 4. — 1919 - *Schéma de Marseille, Capitale de la Méditerranée, par la Commission d'extension, d'aménagement et d'embellissement de la Région de Marseille; Rapporteur : M. G. CASTEL, Architecte.*

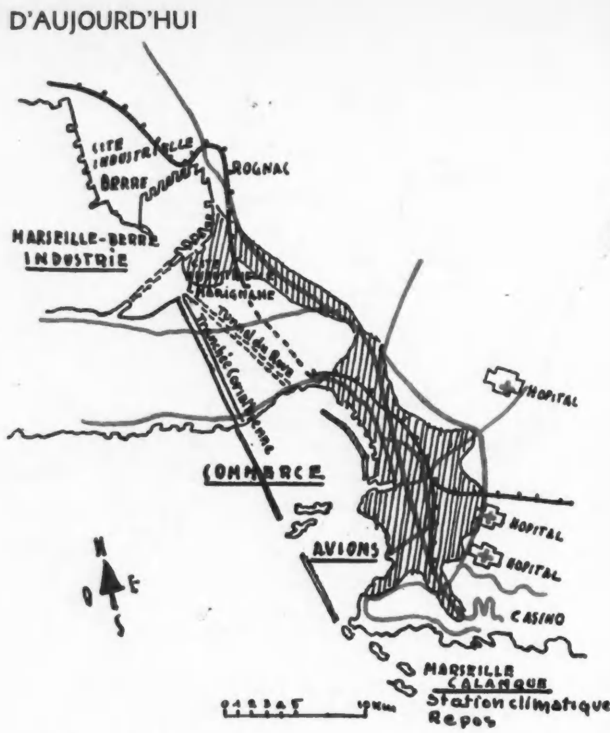


FIG. 6. — 1938 - *Schéma de la Commission d'Extension, d'Aménagement et d'Embellissement de la Région de Marseille. - Rapporteur . M. G. CASTEL, Architecte. - Toute la rade est aménagée, la chaîne de l'Estaque est percée d'une « tranchée corinthienne ».*

Puis JARRY, en 1836, prévoit l'aménagement en artère urbaine des routes de faubourgs qui donnent naissance à la route d'Aix, au boulevard Longchamp et au boulevard Chave.

BROCHIER, en 1843, prévoit l'emplacement de la Gare Saint-Charles, figure le Prado et le premier Bassin de la Joliette.

Enfin, en 1890, LAN trace un plan qui montre clairement l'extension des Ports au Nord et le désordre qui s'empare des Quartiers périphériques. C'est à cette époque qu'il aurait fallu à Marseille un grand plan, où d'une main ferme un urbaniste aurait tracé deux ou trois grandes rocades, l'aménagement rationnel des quartiers du Centre et des grands axes ainsi qu'une trame harmonieuse dans laquelle la banlieue aurait pû s'épanouir dignement.

Plus près de nous, en 1919, la Commission d'Extension d'Aménagement et d'Embellissement de la Région de Marseille dont M. Castel, Architecte à Marseille, était le Rapporteur, établissait un schéma (fig. 4) dans lequel Marseille s'étendait à la Région de l'Etang de Berre, projet qui devait déclancher le développement de cette Région.

En 1933, M. le Professeur GREBER fut chargé par la Ville d'établir un plan d'extension et d'embellissement (fig. 5). Cette étude très importante offre des solutions pleines de sagesse, mais qui, aujourd'hui, paraissent déjà timides. Le système circulatoire est raisonnable dans son tracé, mais insuffisamment affirmé dans ses emprises. L'aménagement des abords des gares maritimes et ferroviaires et leur liaison a été particulièrement étudié. Cependant, il semble que Marseille ait été traitée comme si le Vieux Port était toujours le principal centre d'activité du grand commerce, alors que celui-ci s'est déplacé vers la zone portuaire nouvelle qui s'étend au Nord jusqu'à l'Estaque et passe même la barre rocheuse qui l'enserre, pour s'étaler tout autour de l'Etang de Berre.

En 1938, la Commission d'Extension et d'Aménagement ayant toujours M. CASTEL comme Rapporteur (fig. 6) apporte des modifications au projet primitif.

En 1942, une nouvelle étude a été confiée à M. BEAUDOUIN qui, entouré d'une équipe de jeunes Architectes, a réalisé une œuvre de grande envergure (fig. 7). Le système circulatoire très sérieusement étudié tient compte de la translation du Centre d'activité vers l'Estaque et Berre. Une solution nouvelle est apportée à la traversée Nord-Sud de la Ville qui consiste à amener tout le trafic sur le Vieux-Port - ainsi est évité le croisement Canebière Cours Belzunce et l'obligation d'élargir la rue de Rome. De plus, ce projet englobe toute la région de l'Etang de Berre qui est dotée d'un plan de zonage judicieux.

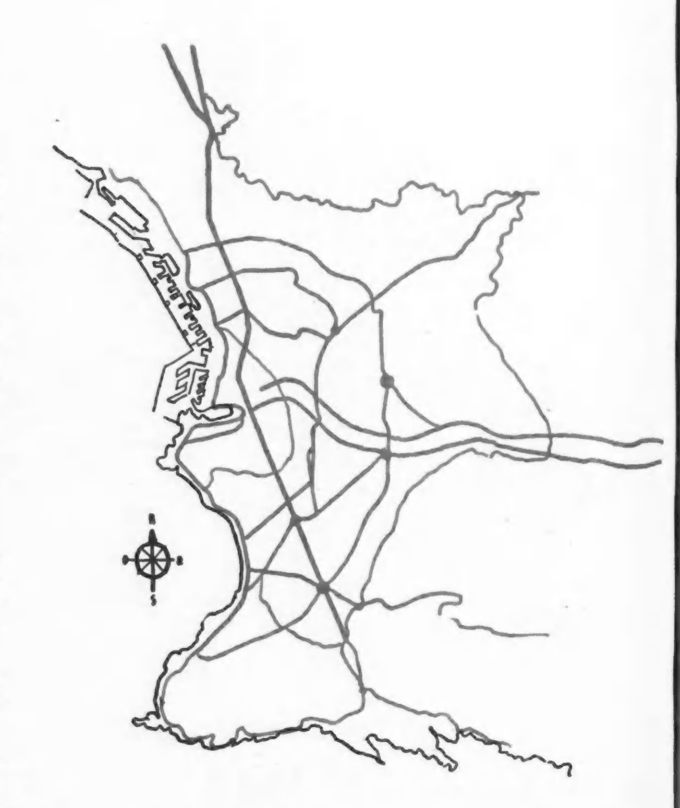


FIG. 5. — 1933 - *Plan de Marseille, par M. GREBER.*
Les Rocades, qui ont pour centre le Vieux-Port, ne semblent pas tenir compte du déplacement du grand Commerce vers les nouvaux Ports.

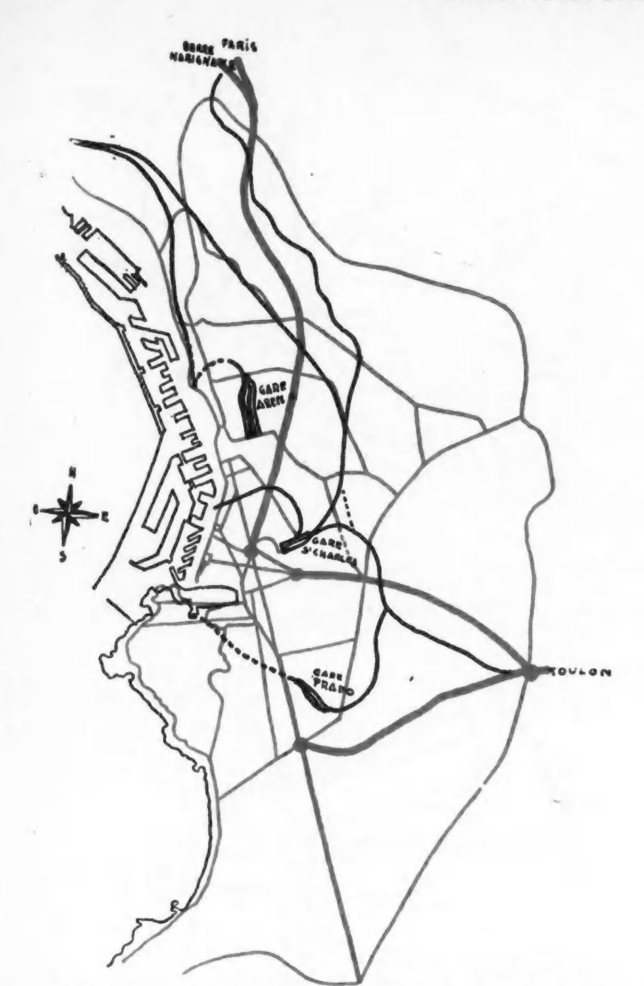


FIG. 7. — 1942 - *Plan de M. BEAUDOUIN. - La traversée Nord-Sud n'emprunte plus le grand axe rue de Rome, mais passe tangentiellement au Vieux-Port pour rejoindre le Prado.*

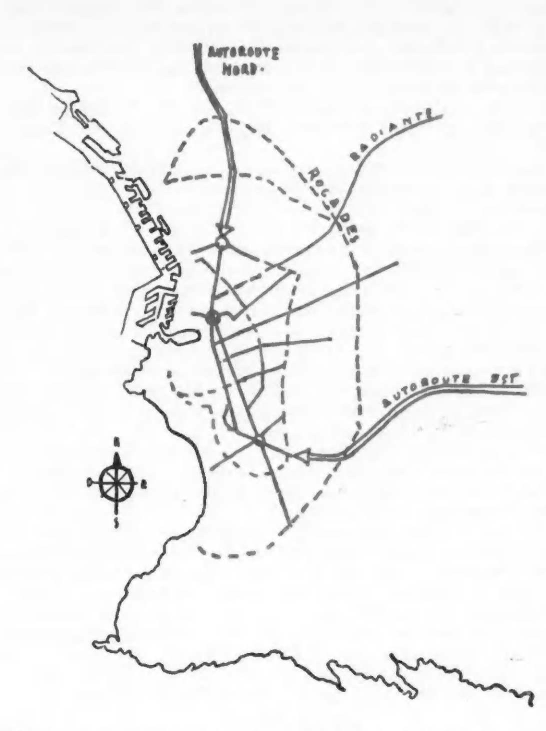


FIG. 9. — 1945 - *Esquisse du Groupe des Architectes du F.N.A. - Aménagement du grand axe rue de Rome et croisement Canebière à deux niveaux.*

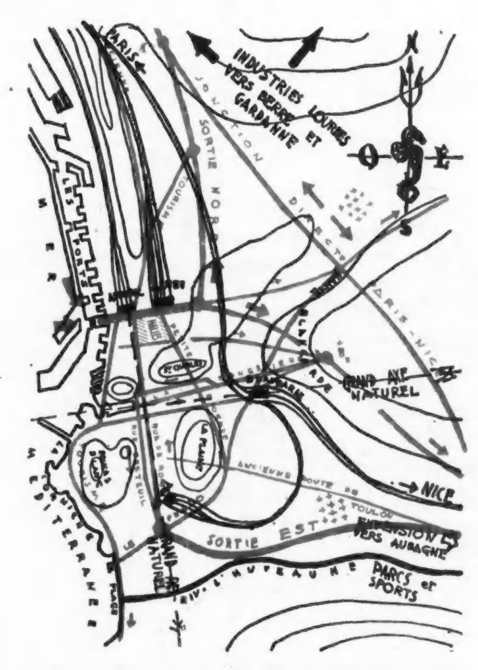


FIG. 8. — *Projet de M. CROZET. 1945 - L'axe principal est ramené sur la Gare Maritime en plein cœur de la zone commerciale et industrielle. La circulation Nord-Sud passe à l'écart du centre actuel qui se confirme comme centre des affaires.*

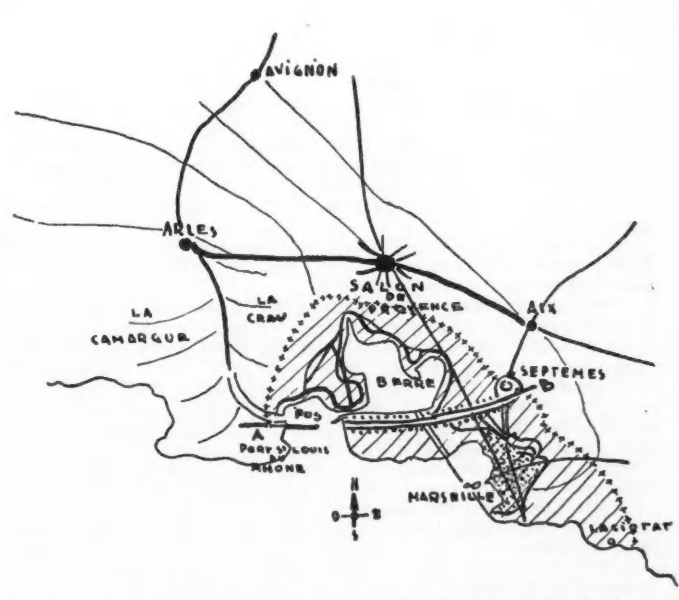


FIG. 10. — 1946 - *Croquis de M. G. CASTEL. - « L'extension de Marseille est fonction de ses Ports Or : le Rhône fait du Golfe de Fos. le Pétrole et l'Aviation font de l'Etang de Berre des ports dont l'avenir peut être plus considérable que celui de Marseille. Donc, le plan d'extension de Marseille ne peut s'envisager qu'uni étroitement aux autres bassins.*
L'AXE essentiel A.B. est tracé par la plaine magnifique allant à Port-Saint-Louis, Septèmes, La Mure.
Le Pôle attractif régional devient SALON. »

Depuis la Libération, les destructions subies par certains Quartiers de la Ville, ont remis au premier plan les problèmes d'Urbanisme.

Plusieurs Architectes ou Groupes d'Architectes, ont étudié pour leur compte ces problèmes et ont concrétisé par des schémas que nous donnons ci-après, le résultat de leurs travaux.

Ces études sont celles de M. CROZET (fig. 8), du Groupe Local des Architectes du Front National (fig. 9), de M. G. CASTEL (fig. 10).

La reproduction du croquis original de ce dernier présente des particularités qu'il est indispensable de souligner.

Marseille est liée à l'Etang de Berre et au Golfe de FOS. Cet ensemble est organisé en un département nouveau « La Méditerranée », indépendant du reste du département des Bouches-du-Rhône, dont Salon, ville en plein essor, pourrait devenir le nouveau chef-lieu

M. CASTEL voit dans cette solution administrative la possibilité d'avantages financiers énormes, car toutes les ressources des Ports de Marseille seraient consacrées à leurs propres installations, au lieu d'être employées comme à l'heure actuelle dans la proportion de 50 % à l'aménagement des communes rurales du département.

Marseille serait érigée en véritable métropole maritime et aérienne, l'Etang de Berre réservé aux hydro-carbures et à l'aviation, Fos deviendrait le Port franc de la Suisse.

Enfin, la ville de Marseille, dont les services techniques sont chargés de l'exécution du plan d'Urbanisme, a ouvert un Concours d'idées pour l'aménagement des Quartiers du Vieux-Port et de la Place dite de derrière la Bourse.

Ce Concours, malgré le talent de certains concurrents, n'a rien apporté de nouveau, car le programme était trop restreint pour permettre de rédoudre le problème circulatoire qui ne peut être dissocié de l'ensemble, et trop vaste pour une étude architecturale sérieuse.

Le Jugement a d'ailleurs confirmé ce point de vue, puisque le premier prix n'a pas été attribué, seuls trois seconds prix ex-æquo ont été décernés aux projets de M. TOURNON (fig. 11), de M. CASTEL (fig. 12), de MM. CROZET et DAVID (fig. 13), tous trois reprenant avec des variantes, des solutions déjà préconisées.

CONCLUSION

Faire la synthèse de toutes ces idées, parfois contradictoires, que nous avons présentées en toute objectivité n'est pas chose facile. Cependant, mêlées à notre propre point de vue, nous avons essayé d'échaffauder, en manière de conclusion, un schéma (fig. 15) qui exprime les grands principes suivants :

1°) Marseille ne peut être séparée de la Région de l'Etang de Berre, ni même de celle de Fos.

2°) L'axe principal de la Ville devient donc l'axe Nord-Sud. Il est par conséquent, indispensable de l'aménager largement et de créer une série de Rocades. Le détail d'exécution a bien moins d'importance que le principe, aussi toute réalisation qui remplira ce but est souhaitable.

3°) Cette sorte d'intervention chirurgicale ne peut être faite sans qu'on ait au préalable créé des centres de relogement.

4°) Mettant à profit les études bien connues faites dans de nombreux pays, notamment en U.R.S.S., en Amérique, en Angleterre et aussi en France, remodeler les groupes humains en vue d'améliorer les conditions d'existence.

Ce qui conduit, d'une part, à reconstituer au sein d'un périmètre d'agglomération limité des unités résidentielles comptant de 25 à 50.000 habitants, douées d'une existence propre, de manière qu'une vie sociale normale puisse renaître et, d'autre part, à créer, sur les mêmes principes, des Cités satellites autonomes, rattachées à la ville mère, seul moyen rationnel d'accroissement des agglomérations humaines.

5° Localisation des activités là où elles sont logiques en créant, bien entendu, à proximité, les Cités satellites nécessaires au logement des populations qui en vivent.

6°) Spécialisation des circulations, car il ne faut plus que des êtres humains soient contraints de dormir au bruit incessant de véhicules de toute nature et respirer leurs déjections, pas plus qu'il ne faut laisser les voies s'élargir au point de perdre l'échelle humaine tout en n'arrivant pas à satisfaire à la circulation mécanique.

7°) Prévoir les espaces nécessaires à l'aviation aussi près que possible des Centres. Dans ce but, nous avons envisagé, bien que cela présente certaines difficultés de réalisation, l'établissement d'un Aéroport en avant des Ports et relié par tunnel au Centre de la Ville. Nous avons aussi doté les Cités satellites de terrains pour autogyres.

8°) Regrouper l'aboutissement de tous les modes de locomotion, terrestres, maritimes, aériens, d'où création d'une gare commune pour voyageurs.

9°) Suppression, dans le Centre, des moyens de transports en commun en surface.

10°) Doter la Ville d'espaces verts qui lui font défaut en utilisant ses immenses réserves boisées existantes.

Si l'ère des grandes réalisations, que le pays attend, permettait à Marseille de se donner une physionomie nouvelle, c'est avec de tels principes que nous souhaiterions la voir se façonner, car elle deviendrait non seulement une véritable grande Ville, à la mesure du rôle qu'elle doit jouer dans la Renaissance Française, mais encore une Ville beaucoup plus humaine, vraiment digne du noble idéal qui anime notre race.

PIERRE JAUME.

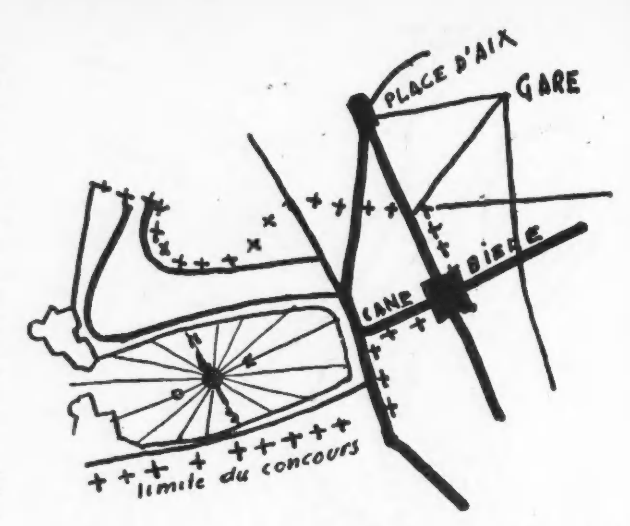


FIG. 11. — Croquis du Projet de M. TOURNON. - Solution simple du croisement Canebière Cours Belzunce. - Elargissement du grand axe Rue de Rome. - Reprise de la déviation Place d'Aix, Vieux-Port, Castellane, prévue par M. BEAUDOUIN.

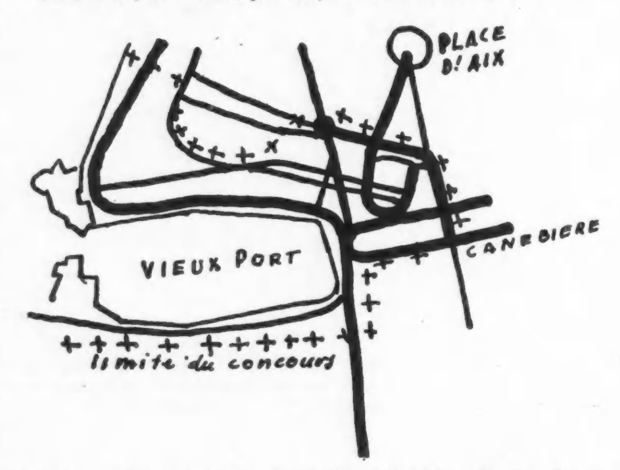


FIG. 12. — Croquis du Projet de M. CASTEL. - La Canebière est doublée par une voie parallèle. La circulation Nord-Sud déviée du grand axe, longe le Vieux-Port et emprunte la rue Breteuil.

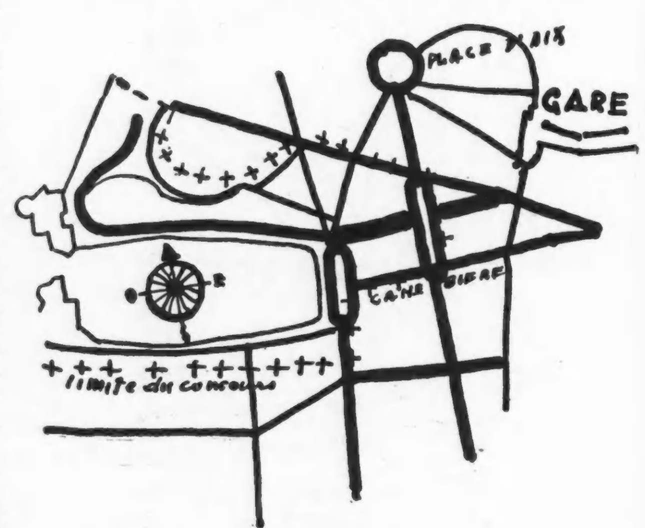


FIG. 13. — Croquis du Projet CROZET et DAVID. - Elargissement du grand axe rue de Rome, de la rue Breteuil, du Quai des Belges. Création d'une grande voie parallèle à la Canebière, d'une liaison Réformés Gare Maritime, d'une circulation parallèle au Vieux-Ports côté Sud..

FIG. 14. — *Croquis de la trame des circulations majeures prévu dans le nouveau plan d'extension que les services techniques de la Ville de Marseille, dirigés par M. TREDE, élaborent actuellement avec le concours de M. EXPERT, Urbaniste-Conseil. - Les grands axes naturels : rue de Rome et Canebière sont maintenus ; la liaison gare ferroviaire-gare maritime est améliorée ; de grandes rocades sont tracées ou aménagées; le problème circulatoire, dans ses grandes lignes, semble donc résolu de manière satisfaisante. Il reste à connaître les solutions de détail qui seront adoptées et les mesures qui vont être prises pour remodeler les groupes humains qui, dans leur état actuel, ne permettent pas l'avènement d'une vie sociale équilibrée.*

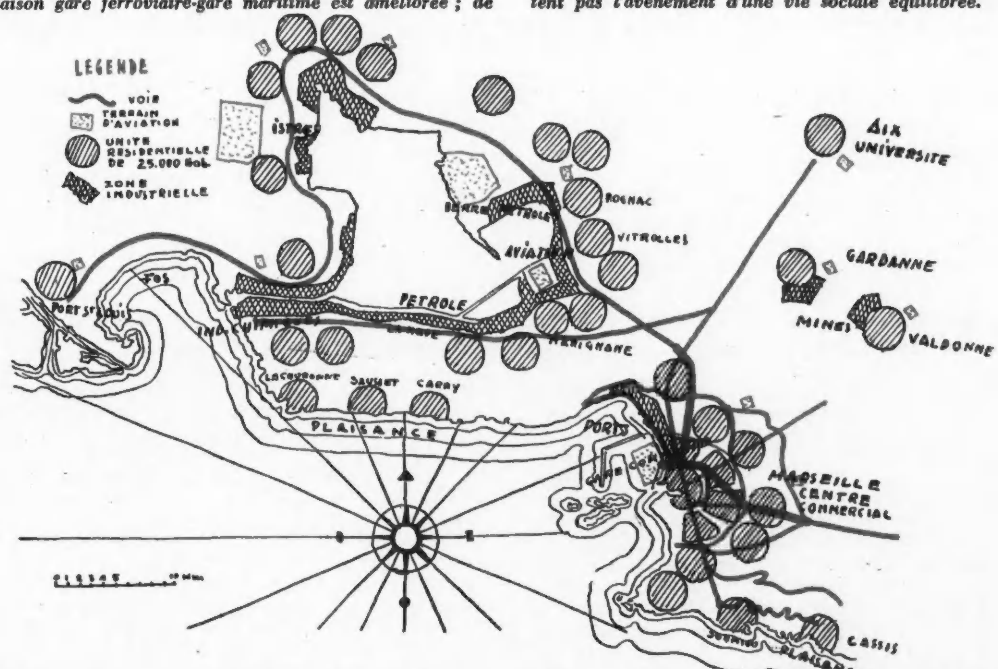
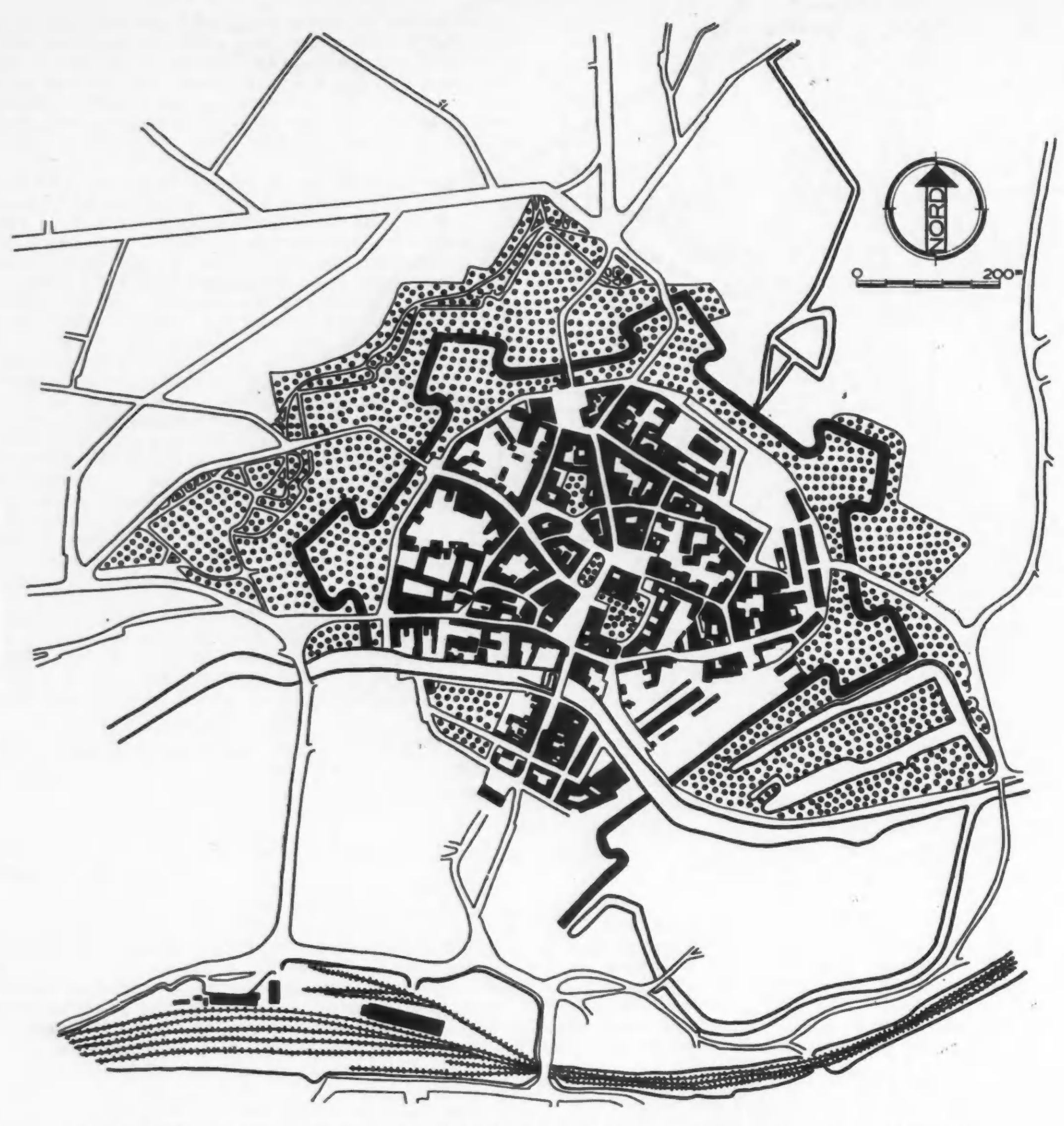


FIG. 15. — *Schéma d'Aménagement de la Région de Marseille* **(P. JAUME).** *- Extension de Marseille à la Région de l'Etang de Berre et de Fos. - Limitation du périmètre d'agglomération. - Reconstitution de groupes humains de 25 à 50.000 habitants et création de cités satellites. - Aménagement de l'axe Nord-Sud. - Création de Rocades.*



Plan de la ville ancienne au 2 septembre 1939. Le trait noir indique le tracé des anciennes fortifications.

MAUBEUGE

L'agglomération dans son état actuel.

La commune de Maubeuge est constituée de plusieurs agglomérats humains.

Pendant longtemps la partie actuellement enfermée dans les remparts de Vauban représenta le seul secteur qui comporte un réseau d'habitats disposés d'une façon continue, tout le reste du territoire étant alors exploité par des cultivateurs logés en des fermes dispersées.

Vers le milieu du XIXe siècle, la vallée de la Sambre, artère fluviale rendue navigable, devint le lieu de rassemblement d'usines métallurgiques toujours plus nombreuses.

La ville ancienne, l'intra-muros, est restée ce qu'elle était à l'origine, un centre d'échange. Maubeuge ravitaille en produits de première nécessité tout le bassin, soit un ensemble d'hommes de près de 80.000 unités. Ainsi le commerce et les banques se partageaient avec l'armée l'espace restreint de l'intra-muros.

Proche de la Sambre et des usines qui la bordent, le faubourg Sous-le-Bois, abrite plus du double d'habitants que l'intra-muros. D'autres faubourgs entourent la ville semi-rurale, semi-industrielle, alors qu'à Sous-le-Bois, la population est essentiellement ouvrière.

Le problème capital posé à l'urbaniste était d'améliorer les rapports entre faubourgs et intra-muros.

La question fut posée, voici quelques années, de raser les fortifications et de réaliser sur les territoires ainsi récupérés, de nouveaux quartiers reliant ville et faubourgs. Solution trop radicale, qui fut rejetée. La ville aurait perdu son caractère en même temps qu'un souvenir historique et un monument important.

Les remparts, les fossés comme les portes monumentales devaient être préservés, remis en état et entretenu, exploités du point de vue touristique.

Il était possible, le long de la rive nord de la Sambre, en raison de la vétusté des immeubles et des destructions résultant de la guerre, de pratiquer une large percée qui permette par une artère nouvelle et directe, de joindre Sous-le-Bois. Il suffirait alors d'améliorer par des embranchements multipliés et par des élargissements les accès desservant les faubourgs.

Au Nord-Ouest des remparts se trouve un petit bois aux arbres centenaires, qu'il fallait respecter et aménager. Entre ce bois et les faubourgs Ouest, de vaste espaces libres pouvaient être utilisés pour la construction. En cet endroit a été prévue la réalisation d'une

part d'habitations collectives et individuelles, d'autre part du centre administratif de la ville. Ainsi peut être rationnellement occupée cette zone jusqu'alors non habitée, qui depuis si longtemps provoque en sus des fortifications, une rupture entre l'agglomérat des faubourgs Ouest.

La ville ancienne se trouve être la plaque tournante de tout un réseau routier de première importance qu'il fallait améliorer.

Il a été prévu un contournement par l'Est, qui, cependant ne doit être considéré, pour l'instant, que comme une prévision nécessaire.

Ce n'est que dans la partie ancienne de la ville, qu'eurent lieu les dévastations de 1940. Presque toute cette partie de l'agglomération est détruite. Seuls restent intacts, le vieux quartier bordant les casernes, et l'ensemble des installations militaires.

Les habitations, du fait de l'exiguïté de l'espace libre, étaient toutes mitoyennes, serrées en bordure de rues étroites et sinueuses. Il en résultait une densité anormale des surfaces bâties et de la population.

Au chaos ancien il fallait substituer l'ordre de la ville nouvelle, aux rues larges, aérées, agrémentées de plantations.

La Sambre représente, comme les remparts, une richesse à exploiter. Ses abords étaient d'accès difficile, sinon impossible. Il est possible, profitant des devastations de créer le long de cette rivière, dans sa traversée de la ville, une promenade qui, partant de l'entrée principale de la ville, conduirait au centre même de celle-ci, puis se prolongerait au-delà longeant ainsi la partie sud-est des remparts. Là où se situent les parties les plus monumentales des fortifications, les fossés larges et profonds encore remplis d'eau, qui, nettoyés, agrémentés de plantations, permettraient l'établissement d'un parc de repos.

Perpendiculairement à cette voie serait tracée une voie allant du Sud au Nord, qui, traversant la cité, pourrait être spécialement affectée au commerce. Notre volonté a été de maintenir tout ce qui précédemment était valable, et de recréer sur des distributions différentes et plus rationnelles, les rues de commerce avec les caractéristiques qui les différenciaient des autres rues.

De nombreuses petites places rompraient dans le nouveau tracé, la rectitude des voies principales et permettraient de créer des ensembles architecturaux modestes, mais intéressants. Sur l'une de ces places, se situerait le théâtre, sur une autre l'église, sur une troisième un hôtel, une école, etc.

Nous avons dit que la partie Sud, inexploitée, serait utilisée pour la création d'un quartier nouveau permettant de décongestionner la partie Nord, de doter la ville d'espaces libres nombreux, de mieux répartir les constructions, d'égaliser en la diminuant la densité des habitants.

Les bâtiments ne seraient pas disposés en ordre continu, mais compris sous la forme de blocs importants et isolés, d'où la possibilité d'établir des accès faciles aux vastes jardins intérieurs ouverts au public.

Selon les secteurs, les blocs d'habitation auraient 2, 3, ou 4 étages. Des boutiques seraient aménagées dans les immeubles bordant les rues principales.

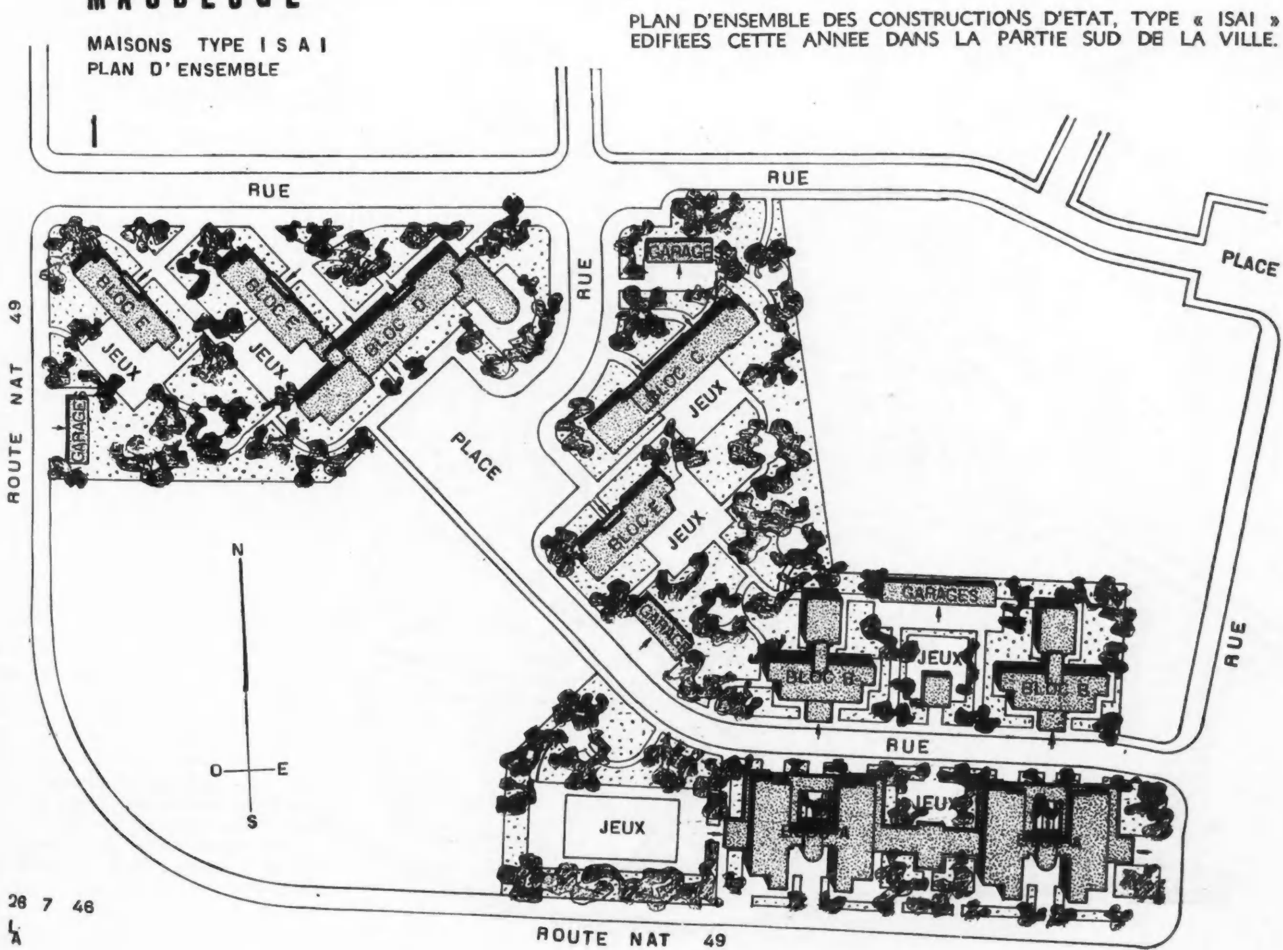
Le centre communal ne serait pas établi au cœur même de la ville ancienne, mais en dehors de celle-ci, afin de le situer proche des faubourgs principaux de la cité. Comprendrait la mairie, une école primaire, le poste de pompiers, le commissariat de police. Une seconde école serait prévue au Nord de fortifications, une troisième au milieu de l'agglomérat nouveau.

Chaque groupe scolaire ou établissement d'enseignement serait accompagné d'un terrain de sports scolaire.

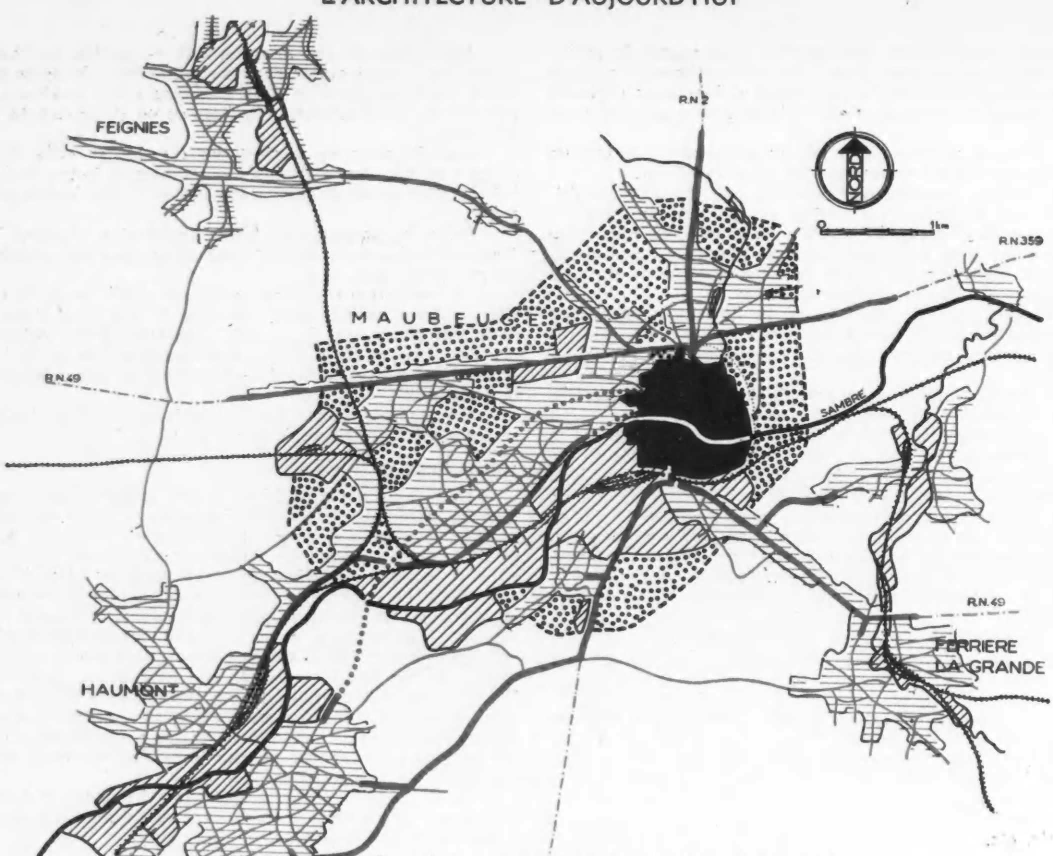
Aspect futur de la ville.

Lors de la reconstruction, il sera utilisé, autant que possible, tous les matériaux locaux. Il existe dans la région des industries qui travaillent pour le bâtiment : briqueteries, fabriques de céramique et de mosaïque, usines de charpente métallique, de fenêtres et de bâtis de porte, marbreries, fabriques de tubes, etc. Il serait juste, pour éviter des transports toujours coûteux d'exploiter ces ressources et d'établir une discipline générale impliquant l'emploi de tous ces moyens. D'autre part, certaines servitudes architecturales seraient imposées aux architectes reconstructeurs. Une rue devrait être reconstruite avec un unique matériau, des fenêtres de types déterminés à l'avance, etc. Il en serait de même des hauteurs d'étage et d'immeubles. S'il est préconisé l'emploi de servitudes, celles-ci ne seraient que d'ordre général, toute liberté étant laissée aux architectes pour composer selon leur convenance et pour introduire les détails nécessaires à l'agrément des compositions.

Ainsi, l'unité générale se dégagerait des diversités locales. L'ordre s'allierait à la fantaisie, présiderait à la création d'aspects architecturaux variés et intéressants.



PLAN D'ENSEMBLE DES CONSTRUCTIONS D'ETAT, TYPE « ISAI » EDIFIEES CETTE ANNEE DANS LA PARTIE SUD DE LA VILLE.



Plan régional : En noir, le centre administratif. Les hachures noires indiquent la zone industrielle, les hachures rouges, les zones de résidence.

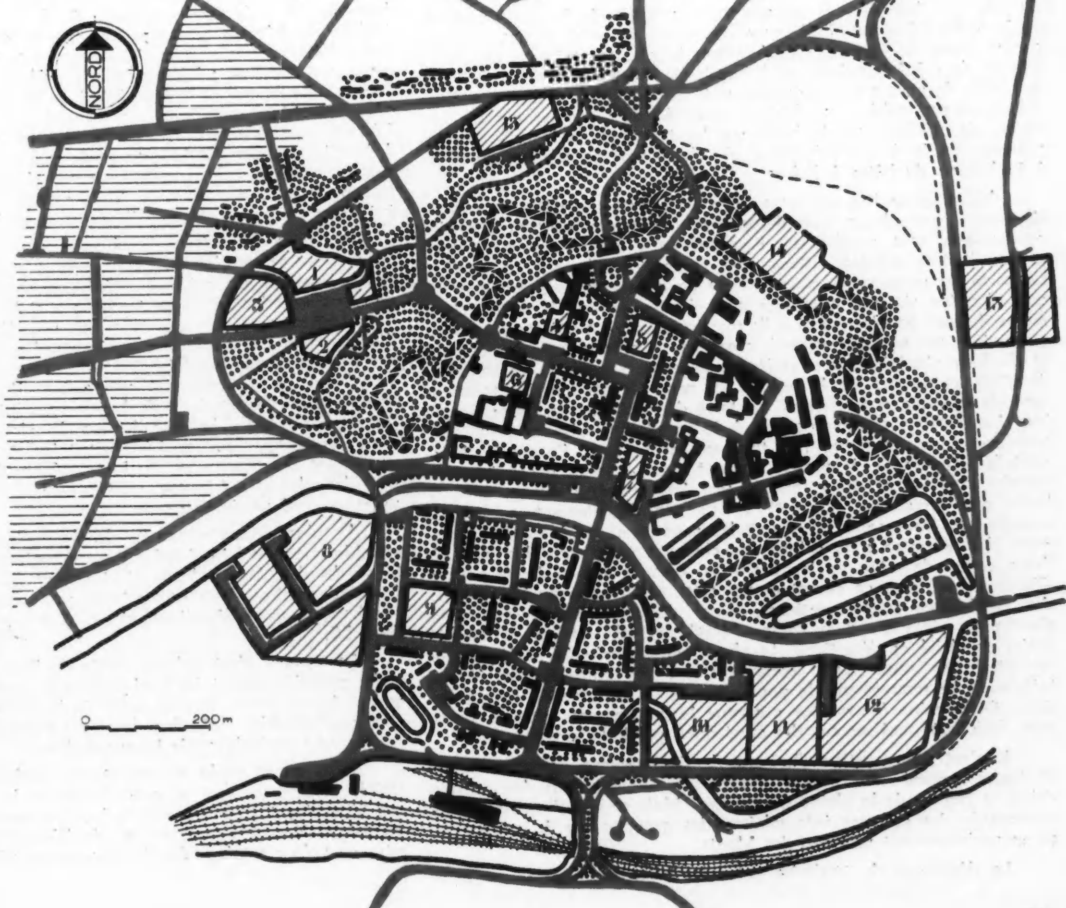
La Ville ancienne. Plan comparatif des destructions et du projet d'aménagement. Le quadrillage rouge indique les destructions et le tracé rouge la trame projetée.

MAUBEUGE

Urbaniste : André LURÇAT

FEIGNIES
RN2
NORD
0 1km
RN359
MAUBEUGE
RN49
SAMBRE
FERRIERE LA GRANDE
HAUMONT

Plan d'ensemble de Maubeuge et des communes limitrophes. Schéma des circulations intérieures. Relations des centres habités avec les lieux de travail et avec le centre administratif.
Noir plein : ancienne ville.
Hachures horizontales rouges : nouveaux quartiers et communes voisines.
Hachures noires : zones industrielles.



PLAN D'AMENAGEMENT DE LA VILLE ANCIENNE
En rouge : Circulations.
En noir : Habitations.
Hachures rouges : Parcs réservés aux bâtiments publics.

1. Centre communal, 2. Pompiers, 3. Groupe scolaire, 4. Eglise, 5. Théâtre, 6. P.T.T., 7. Grand magasin, 8. Port fluvial. Docks, 9. Groupe scolaire, 10. École professionnelle, 11. Lycée, 12. Sports scolaires et plage, 13. Abattoirs et incinération d'ordures, 14. Etang, 15. Groupe scolaire.

Verdure et plantations.

AMÉNAGEMENT PAR ZONES DES MONTS DU VAUCLUSE

Cette première partie de l'aménagement de la Région des Monts du Vaucluse : l'aménagement par zones, partie lui-même du Plan Agricole, est la conclusion d'une enquête régionale méthodique. Le rapport, qui devait servir de type de classement et d'exposition des faits, comprend 4 parties :

Les données premières (milieu naturel et milieu modifié) ; Le peuplement ; La morphologie (les formes construites) ; La population.

L'enquête, menée auprès de Services particulièrement bien informés et avertis, notamment les laboratoires d'Agronomie, a conduit à l'établissement de 8 grandes cartes (administrative, géologique, du relief, des eaux, des sols, de la régression, de la production et de la démographie). Des éléments statistiques, par communes, très complets, en sont la base. La constatation de certains faits en superposant ces cartes donne aisément le périmètre de la région intéressée qui comprend le Ventoux et les Monts du Vaucluse, jusqu'au Lubéron, arc de cercle enserrant Carpentras et ses terrasses fluviatiles. A l'Ouest : la rive gauche de l'Ouvèze, à l'Est le plateau de Saint-Christol sont compris. Ces cartes ont été complétées par des séries de croquis et de relevés pris au cours de randonnées, et qui justifient le détail des mesures propres à chaque zone, comme nous le verrons plus loin.

Sur 50 kms dans chaque sens apparaissent des pays aux cultures et à la végétation les plus diverses, aux aspects les plus hétérogènes. Sur près de 1.500 m. de dénivellation les étages de végétation sont déjà modifiés par le régime des eaux : les façons culturales changent, et les sélections d'espèce, selon que l'eau disparaît (à l'Est) dans les failles du calcaire compact, ou ruisselle et même se soumet à l'irrigation dans les calcaires tendres de l'Ouest. Mais la qualité surtout du sol, son épaisseur et sa structure, produit de la désintégration de la roche-mère sous l'influence des eaux, du soleil et des cultures, conditionnent la vie végétale. Ajoutons à cela les variantes des sous-climats dues à l'exposition et à l'altitude (mistral) et nous obtenons une série de « pays » aux caractères bien déterminés et aux vocations culturales particulières : plusieurs variétés de vignobles sur les coteaux, de primeurs ou de fruits sur les terrasses, la lavande sur les plateaux, et le domaine forestier, du chêne vert autochtone au cèdre à l'adret ou du hêtre à l'ubac.

Aucun autre lien apparent entre le forestier, le pâtre, le maraîcher ou le viticulteur, que d'appartenir à une population dont les mouvements sont synchrones. Pourtant cette région forme un tout et ses limites administratives sont, exceptionnellement, naturelles. La carte du peuplement nous permet de constater, une fois encore, que plus les champs d'activité sont élevés, moins ils sont riches, moins ils sont peuplés, et plus ils se dépeuplent. La structure agraire, ou équipement agricole originel, construite à grands frais de patience et d'efforts séculaires ne peut être maintenue. Les puits, les chemins, l'habitat, et surtout les kilomètres de murs de soutien des terrasses sont abandonnés et se ruinent. La terre disparaît des terrasses écroulées. Les champs s'appauvrissent. A la population subsistante ne restent que deux ressources : le troupeau et les bois. Encore les bois, difficiles d'accès et de maigre rapport avant-guerre, nécessitant un certain entretien et des rotations, une fois coupés à blanc, sont-ils livrés aux troupeaux. Ceux-ci y ont considérablement augmenté, pacagent en tous sens, détruisent les pousses et achèvent l'écroulement des murettes ; ils créent des cheminements multiples, par où l'eau, avant de rejoindre les thalwegs, arrache les quelques pouces d'humus, que, sous ce climat et sur cette roche inattaquable, il faut des millénaires pour constituer. Ainsi disparaît rapidement toute chance de réfection d'un tapis végétal dégradé, et sur le Massif entier desséché et désertique, la pluviométrie diminuée et le régime torrentiel des cours d'eau compromettent les cultures des étages inférieurs. Le mouvement de population est à l'origine de ces abandons. Cette ruine à son tour accentue le mouvement, mais le troupeau fatidique, seul secours des survivants, précipite la ruine.

Il n'est pas question d'enrayer le déplacement démographique, d'ailleurs naturel, des régions isolées et pauvres, vers les parties riches et fertiles de la plaine du Comtat. Mais ce qui s'impose est la sauvegarde des cultures intercalaires des coteaux par la protection et un aménagement nouveau des Monts.

Le départage du territoire entre les boisements et les parcours de troupeaux est une première mesure à prendre, soit la délimitation en deux zones. La zone forestière assimile à la Forêt Domaniale, respectée en général et bien aménagée, le secteur des bois particuliers ou communaux, et celui des territoires à reboiser. Ce zonage entraîne des mesures de divers ordres : par exemple, l'exploitation et la reconstitution sous la direction du Service des Eaux et Forêts, un aménagement des dessertes et des voies de débardage, des coupe-feux, des règles de lignerage, une police, un financement particulier, la formation en syndicats des propiétaires. La zone de parcours est, de son côté, isolée dans la mesure du possible de celle-ci par des marges, du moins dans les premières années. La « charge pastorale » y est contrôlée par le groupement des bêtes en troupeaux communs (ce qui existe d'ailleurs déjà), la divagation se fait par secteurs annuels, les cheminements sont définis, des parcs et des points d'eau installés.

Le traitement des secteurs des « terrasses » est délicat. Une grande partie des murettes doit être abandonnée, leurs terres ayant disparu ou perdu toute valeur. Mais comme elles constituent la transition entre les hauteurs arides et les côtes menacées, et qu'elles sont, pour ainsi dire, les bastions d'un chapelet d'agglomérations (habilement situées à la jonction de plusieurs domaines agricoles), elles seront reboisées de manière à marquer le caractère d'horizontalité et maintenir les degrés qui soulignent ces sites. L'effort portera sur les meilleures terrasses à replanter en vergers.

C'est ici qu'intervient la notion de « crûs ». Par la vertu de façons savantes et séculaires, conjuguées à celles des climats, se sont précisées, dans ces pays que nous avons indiqués, des productions remarquables : Vins des Côtes du Rhône ou du Mont Ventoux, lavande de St-Christol, abricots de Caromb, olives de La Tanche, truffes de Mazan, asperges ou fraises de Carpentras. Aussi bien pour l'économie que pour l'aménagement, il est intéressant de délimiter ces secteurs : Références d'appellation, possibilités de détaxes, mesures de faveur pour les pépinières et les plantations, primes à la sélection. Mais ces mesures ne prendront leur pleine valeur que si l'équipement propre à chaque secteur est prévu par rapport au crû à favoriser : voies de desserte et de ramassage, bâtiments coopératifs, moulins, silos ou caves, usines de transformation, travaux de bonification, installations pour la lutte contre la gelée ou les parasites, irrigation et surtout champs d'expérience et laboratoires, enfin habitat.

La mise en valeur de chaque zone implique une orientation économique et un plan ou programme mûri et défini : taux et nature des boisements ou cultures, prévisions de débouchés ou de moyens de transformation futurs ou immédiats. Cela ne peut se faire sans une organisation syndicale de tous les propriétaires et exploitants, et l'intervention des services compétents. De plus l'investissement dans des travaux à résultats lointains et le manque à gagner des possédants entraînent un financement particulier. Il s'amortit sur un grand nombre d'années et dans de bonnes conditions, et s'il doit soulager les premiers sacrifiés, il prévoiera la récupération des plus-values dans des secteurs qui en bénéficient indirectement. Ainsi, le contingentement des troupeaux, ou la transformation ou même la suppression de cultures existantes, vont amener un trouble dans le peuplement, auquel on devra parer.

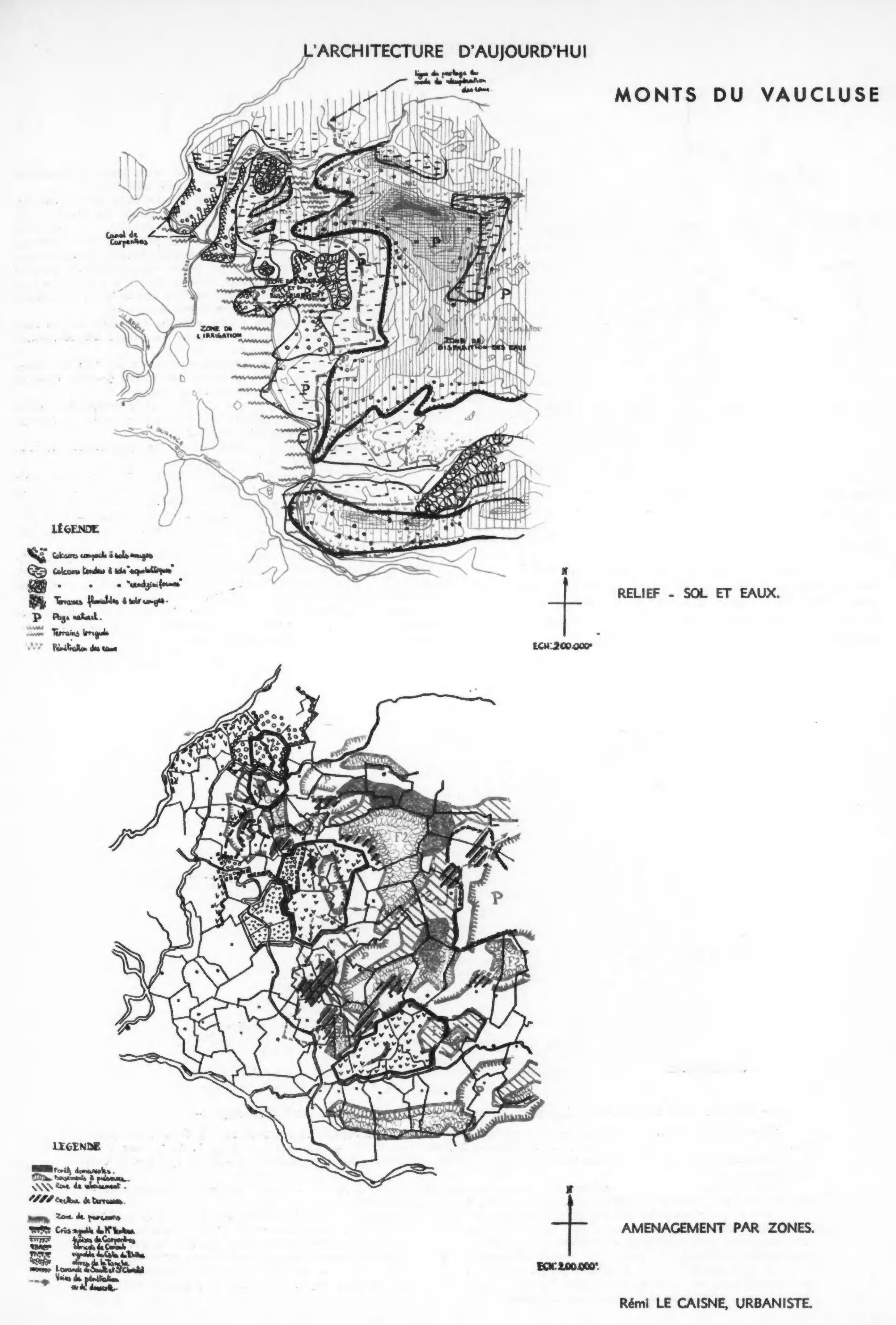
Le plan de protection et de réorganisation agricoles n'est donc possible que si la loi qui prévoit ces organisations les rend obligatoires. Et si, de plus, les syndicats ainsi constitués reçoivent les avances de fonds nécessaires. A ce seul prix on sauvera ces régions dont les parties hautes seront désertiques dans 25 ans et les coteaux sans valeur dans 50.

Le zonage n'est qu'une partie du Plan Agricole. C'est dans ce cadre que s'inscrivent les aménagements particuliers. D'autres chapitres y feront suite, comme celui de la protection esthétique de ces sites remarquables mais dont le sort est complètement lié à la survie de l'activité agricole et de la population.

Nous avons voulu surtout prouver qu'une telle région doit être traitée comme un tout et que c'est dans le Plan Géographique seul que s'inscrivent concurremment, les mesures financières, législatives, administratives, économiques, et de l'équipement, nécessaires à une mise en valeur totale, selon le programme défini de réalisation.

Rémi LE CAISNE.

MONTS DU VAUCLUSE

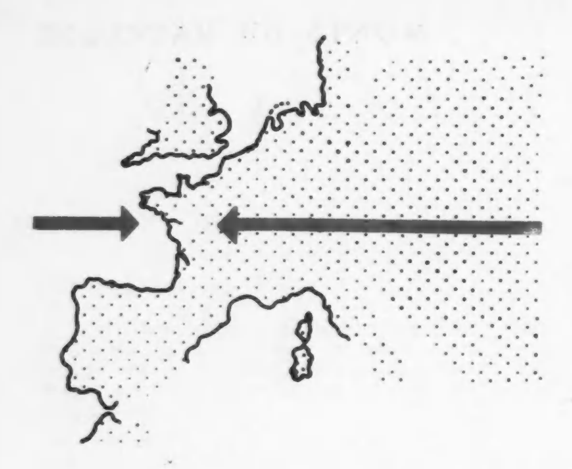


RELIEF - SOL ET EAUX.

AMENAGEMENT PAR ZONES.

Rémi LE CAISNE, URBANISTE.

NANTES



— NANTES et la BASSE LOIRE, PORTE OCEANE —

Si la France apparaît comme le promontoire de l'Europe continentale, face à l'Océan Atlantique, la région maritime de la Basse-Loire avec St-Nazaire comme avant-poste et Nantes comme pôle principal d'attraction, constitue un lieu de passage privilégié et prédestiné.

Avec l'aide de l'eau, du rail, de la route et **surtout de l'air**, la Basse-Loire peut et doit jouer un rôle prépondérant comme trait d'union économique et culturel entre l'Ouest (Continent Américain) et l'Est (Suisse, Europe Centrale, U.R.S.S.)

Les destructions, à Nantes, ont été importantes et dispersées (3.000 immeubles endommagés, dont 1.000 détruits).

La Reconstruction pose, de ce fait, un problème ardu à résoudre. Les architectes ont fourni un travail remarquable. La Municipalité, avertie, réaliste et soucieuse de ses responsabilités y a largement contribué par des études préparatoires très poussées. Elle a préparé, de plus, un règlement sanitaire qui, moyennant quelques corrections, est appelé à devenir un modèle du genre. Les projets en présence envisagent la circulation, l'habitat, et le « zoning » en rapport avec les activités de la cité. Partant de l'analyse des faits, ils aboutissent à des réalisaions inspirées par des doctrines différentes.

Nantes est une capitale située, près de l'estuaire, sur les deux rives d'un grand fleuve barré d'îles dont un bras a été récemment comblé.

Elle est née et s'est développée à un carrefour, elle est essentiellement un croisement, un carrefour de quatre grandes voies de communication, l'air et l'eau, le rail et la route.

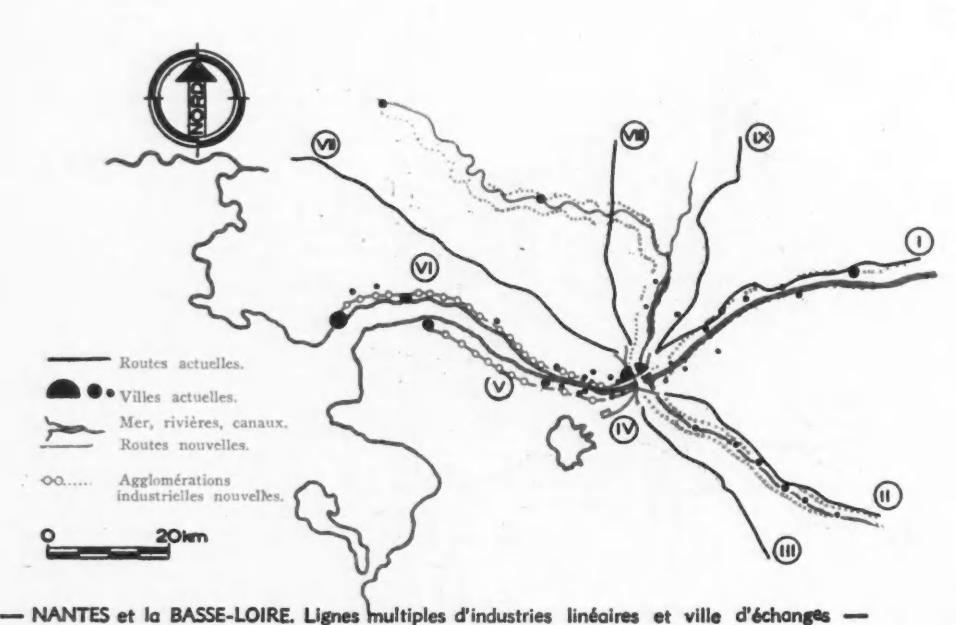
Le développement des routes de l'air est le secret de l'avenir. Il dépend de l'esprit d'initiative et d'entreprise dont les Nantais ont donné tant de preuves dans le passé.

L'aménagement des voies d'eau ressort de l'amélioration de l'outillage portuaire, fluvial et maritime.

La voie de fer appelle des modifications importantes pour corriger les erreurs anciennes : d'abord transformer la gare, en faciliter l'accès, et camoufler le passage du train en pleine ville. Ensuite, établir une gare sur la rive Sud, en aval, en supprimant la gare centrale de marchandises. L'accord semble fait sur ces points, sauf acquiescement de la S.N.C.F.

Les difficultés commencent avec les voies de terre. La CIRCULATION à Nantes, est d'une confusion extraordinaire. L'encombrement, dû à l'étroitesse des rues, aux fantaisies des tramways, aux passages à niveau en pleine ville est incroyable.

Seul, le principe de la séparation des circulations mécaniques rapides et des circulations ralenties (piétons et circulations intérieures) peut apporter la solution.



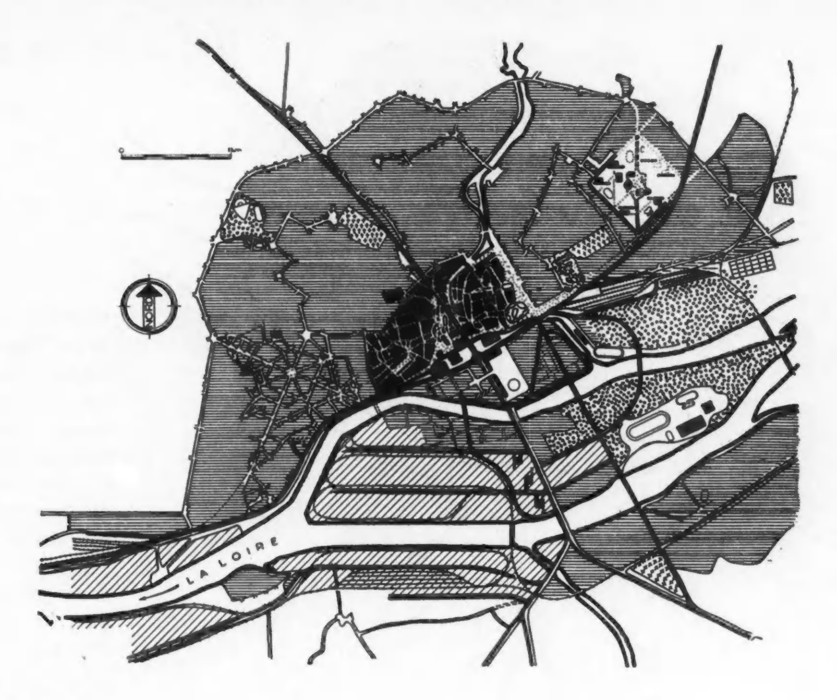
— NANTES et la BASSE-LOIRE. Lignes multiples d'industries linéaires et ville d'échanges —

S'étendant sur 56 kms, l'estuaire de la Loire est accessible jusqu'à Nantes aux grands cargos. Ensuite navigation fluviale sur la Loire (à l'Est) sur le canal de Nantes à Brest (au Nord) et sur une partie de la Sèvre (au Sud). Il convient de placer sur les rives de ces différentes voies de circulation des groupements industriels qui seront ainsi desservis au mieux.

Pour ne pas compliquer le schéma, on n'a pas dessiné les chemins de fer et on a négligé volontairement de figurer des lignes d'usines nouvelles le long des routes terrestres existantes.

Mais si certaines industries ont besoin d'une triple desserte et doivent s'installer le long de l'estuaire de la Loire, d'autres choisiront une sortie sur le rail, le canal ou la route (ou une combinaison des trois). Ainsi sera assurée avec une souplesse remarquable **la répartition** de l'industrie dans la campagne et la décongestion du gros centre urbain de Nantes. La Sèvre déjà équipée en industries **moyennes** sur une grande partie de sa longueur illustre cette suggestion.

Le plan régional visera à généraliser un système d'économie qui assure un équilibre humain plus stable en neutralisant l'exode de la terre vers la ville. La région de Nantes avec ses multiples « lignes de plus grande fluidité » économiques, permet la réalisation d'un tel plan.



LES CIRCULATIONS.

En rouge, les circulations à grande vitesse.

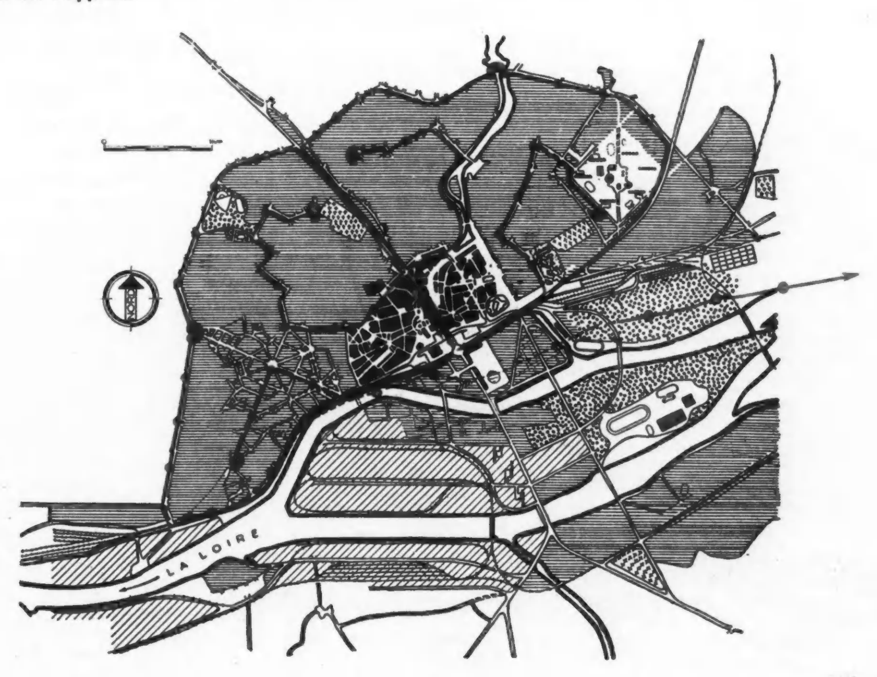
En vert les circulations automobiles lentes et les « parkings ».

En pointillé rouge, les circulations exclusivement réservées aux piétons dans le centre commercial et la cité des affaires, ainsi que dans le quartier moderne à édifier sur les ex-terrains militaires.

Tout est clair, ordonné, séparé. Et rien n'empêche d'appliquer progressivement le même système à d'autres quartiers.

A titre de comparaison, on a figuré en **pointillés rouges et verts** les circulations mixtes (piétons-autos), désordonnées et emmêlées dans un quartier de l'actuelle zone d'habitation.

Le contraste est frappant.



LES TRANSPORTS EN COMMUN.

En **rouge** les lignes d'autobus ou de trolleybus.

Les points de départ sont indiqués par de grands **demi-cercles rouges,** les stations par de petits disques **rouges.**

Toutes les lignes aboutissent au centre de la ville.

Quand les autobus circulent sur les voies à grande vitesse, ils ne s'arrêtent pas.

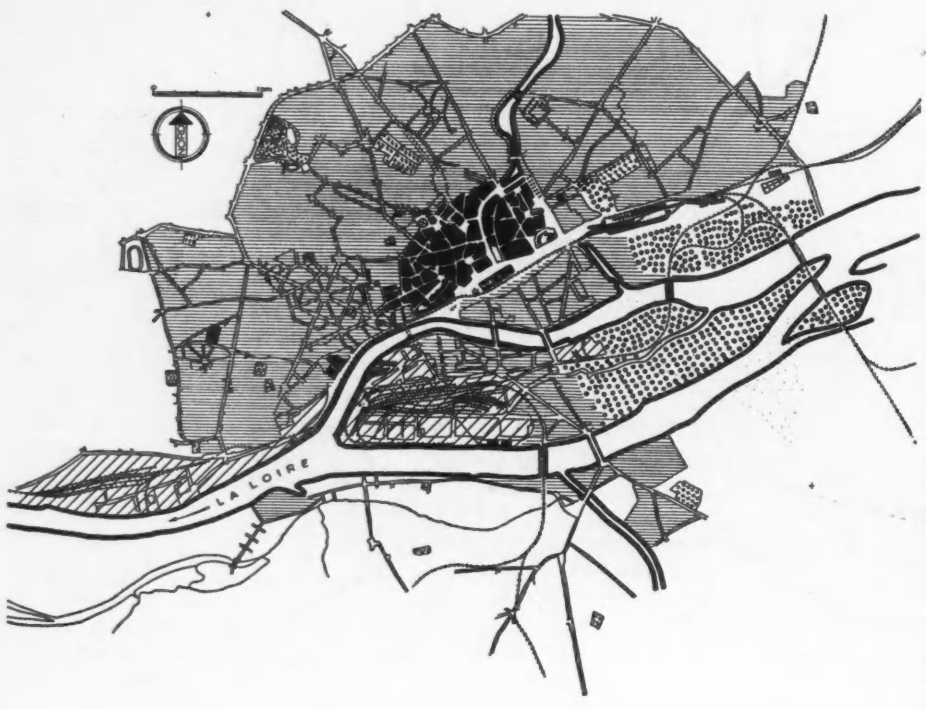
Les circuits sont organisés pour desservir tous les usagers sans rendre la vie insupportable dans les quartiers d'habitation. De n'importe quel point, il ne faut pas faire plus de 500 mètres pour trouver un autobus.

Avec les autobus, il sera possible de prévoir des circuits différents suivant les heures de la journée, pour répondre aux besoins de tous les usagers.

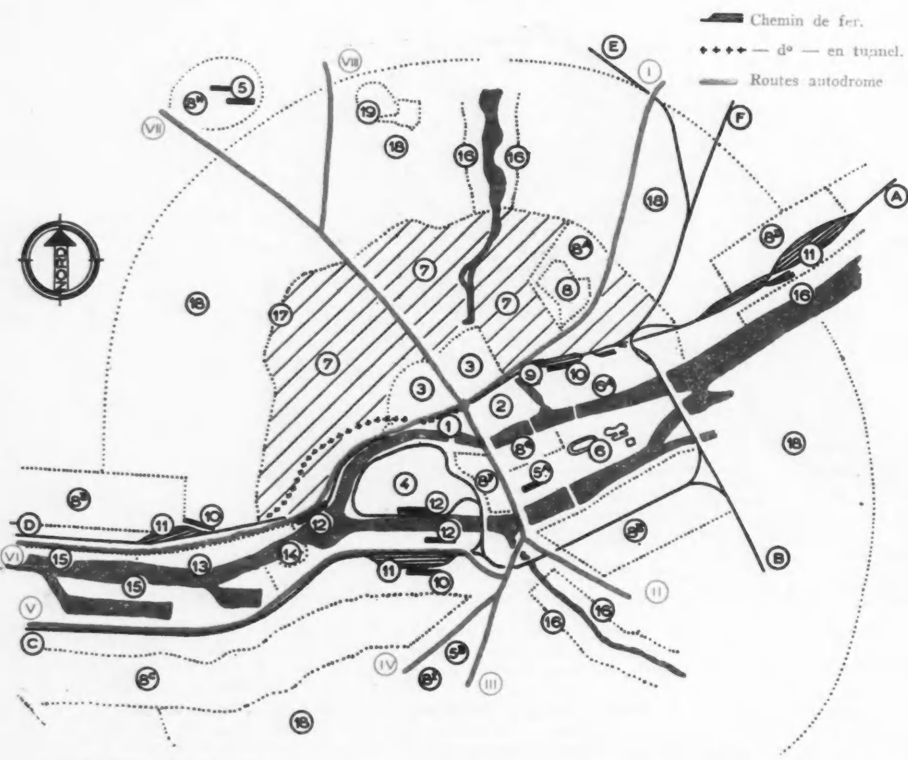
En vert le métro allant des faubourgs Ouest aux faubourgs Est. Les stations sont figurées par des **disques verts.** Le métro est prévu pour circuler spécialement aux heures de pointes (entrée - sortie des travailleurs).

NANTES

L'ETAT ACTUEL



CI-DESSOUS : SCHEMA I a MONTRANT LES AMELIORATIONS ENVISAGEES..



Routes de : 1. Paris et Caen - 2. Poitiers - 3. Bordeaux - 4 Aérodrome international (9 kms) - 5. La Basse-Loire (Rive Sud) 6. La Basse-Loire (Rive Nord) - 7. Quimper - 8. Saint-Mâlo.

Chemins de fer - Lignes de : A. Paris - B. Poitiers - Bordeaux - C. La Basse-Loire (Rive Sud) - D. La Basse-Loire (Rive Nord) et Quimper - E. Saint-Mâlo - F. Segré.

Dispositifs urbains. - 1. Cité des affaires (Administrations publiques et privées ; Bourse du Travail ; Chambre de Commerce ; Services Judiciaires ; Gare routière (voyageurs) ; Aérodrome de relai. - 2. Centre rural et port fluvial ; 3. Commerce de détail et valeurs architecturales à sauvegarder - 4. Petite industrie pas insalubre - 5. Hôtel-Dieu principal et Faculté de Médecine - 5A. Hôpital d'urgence - 5B. Hôtel-Dieu de la Rive Sud - 6. Stade central et Piscines de compétitions - 6A. Parc de verdure - 7. Quartiers d'habitation actuels - 8. Une unité de résidence nouvelle (ex-terrains des casernes comprenant habitations collectives, logements individuels et équipements (crèches, écoles, stades, églises, clubs etc...) - 8A. Projet d'extension du quartier précédent par emprise sur les anciens quartiers d'habitations adjacents - 8B. Zone d'habitations (individuelles et collectives) de l'industrie - 8C. Rives Nord et Sud de la Basse-Loire - 8C. Zone d'habitations (individuelles et collectives) des travailleurs des chemins de fer et de l'industrie (Rive Nord de la Loire) - 8E. Zone d'habitations individuelles (cultures maraichères) - 8F. Zone d'habitations (individuelles et collectives) des travailleurs de la petite industrie et du port de commerce - 8G - 8H - 8I. Zones d'habitations du personnel des trois hôpitaux et de la Faculté de Médecine - 9. Gare de voyageurs - 10. Gares de marchandises - 11. Triages (Bottereau, Etat, Chantenay) - 12. Entrepôts (Saint-Louis, Wilson, Rezé) - 13. Port industriel actuel - 14. Hameau de Trentemoult et petit port de yachting - 15. Port industriel nouveau - 16. Zones industrielles nouvelles (Loire fluviale, Erdre, Sèvre) - 17. Les boulevards de ceinture de la ville actuelle : Limite optima de l'habitation (2 km. 500 du centre des affaires) 18. Zone de sécurité (Reconstitution progressive du climat rural et suppression concommittante des « banlieues ») - 19. Hippodrome actuel.

FIG. 5. (schéma 1 b) LE PLAN D'AMENAGEMENT PROPOSE PAR GABRIEL CHEREAU

En rouge : Les voies à grande circulation, les constructions nouvelles (habitation, affaires, industries, santé publique).
Les points rouges figurent les maisons d'habitation individuelles.

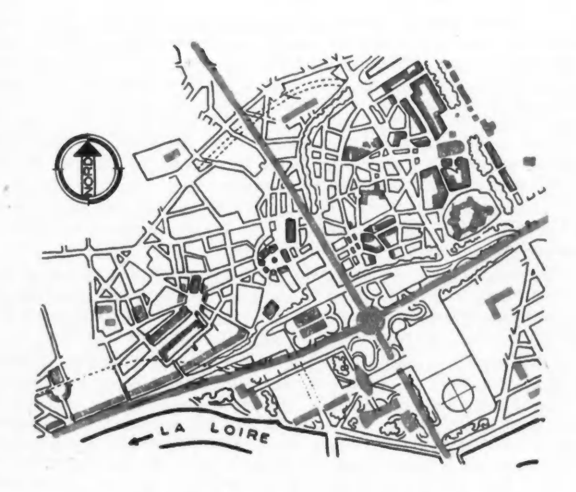
En vert : Les zones de verdure **(pointillé)** et les zones frappées d'une servitude de « non modification » du domaine bâti (hachures).

Ces dernières doivent être rendues progressivement à la verdure, afin de séparer les quartiers résidentiels des voies de circulation à grande vitesse et de compléter en certains points les zones de verdure déjà existantes.

Les Anglais et les Américains ont conçu « l'unité de voisinage » absolument indépendante de la circulation mécanique qui la ceinture. Une autre conception, loin de s'y opposer, la compléterait heureusement ici : nous voulons dire la superposition des voies, la circulation à grand trafic et à grand débit doublant à un niveau supérieur, sans obstacle, le courant de la circulation ralentie.

Le plan officiel se contente des quelques larges avenues existantes, traversées en tous sens par les piétons, avec de nombreux croisements coupés de refuges, et de quelques élargissements des voies, là où les destructions le permettent. Son dossier (sch. 1 a) manque de simplicité. (Il est vrai qu'il trace une grande voie circulaire doublant les boulevards extérieurs. Voir plus loin à propos du plan d'extension).

Le plan Chereau, schéma 1 b, est plus clair : croisement de deux voies : une grand'route Nord-Sud se bifurquant aux deux pôles (avec une dérivation au Sud vers l'aérodrome de Château-Boucon), et une grand'route Est-Ouest, atteignant le centre par un tracé dessiné pour contourner les obstacles, qui se divise en deux branches parallèles le long des rives de la Loire.



LA CITE DES AFFAIRES.

La Cité des affaires et le carrefour central (teinte rouge) s'inscrivent dans le plan urbain sans atteindre les valeurs architecturales à conserver (teinte verte).

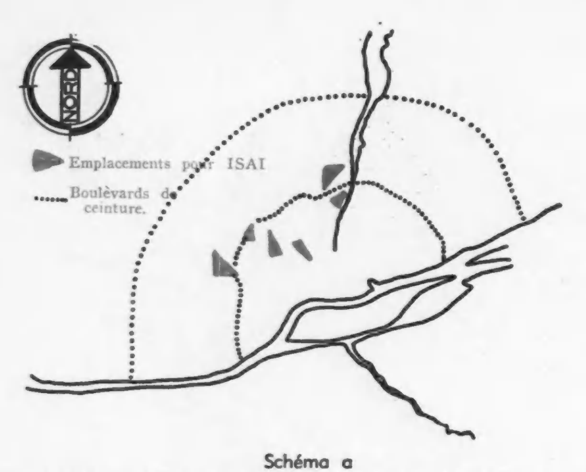


Schéma a
EMPLACEMENTS PREVUS AU PLAN OFFICIEL POUR LES I.S.A.I.

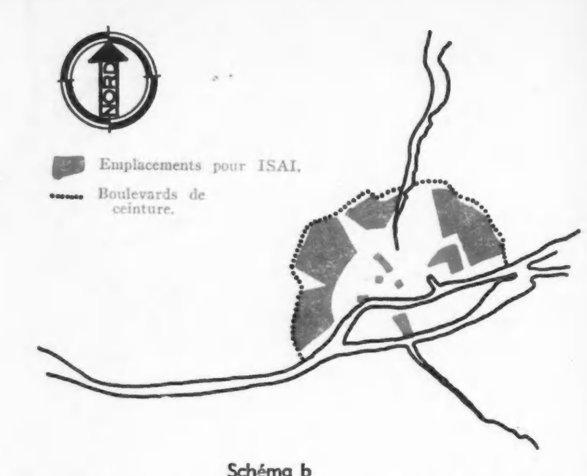


Schéma b
EMPLACEMENTS POSSIBLES DES I.S.A.I. PAR APPLICATION DE LA CHARTE D'ATHENES.

La superposition des voies permet de masquer facilement la voie ferrée dans sa traversée de la ville, ainsi que d'aménager des docks sous la route de la Rive Nord, vers Chantenay. Il reste un autre avantage auquel la Municipalité ne devrait pas être insensible : le réseau des canalisations pourrait être appendu sous le tablier de ces routes suspendues. D'où une grande facilité d'accès, de surveillance et de réparations, et la suppression des affouillements du sol, des travaux de terrassement qui embouteillent si souvent les parcours.

Les arguments contre cette conception neuve sont d'ordre financier et technique. Mais ce problème n'est pas spécial à une ville, il est d'ordre général ; il demanderait à être traité sur une grande échelle, en faisant appel, pour la fabrication et la pose des divers éléments standards : pilotis, tabliers, etc., à une industrie lourde en voie de rééquipement et de reconversion.

Pour L'HABITAT, le plan officiel prévoit quelques « curetages » dans les zones à densité compacte (centre, îlots insalubres), quelques alignements des façades en profitant des destructions. Mais surtout, il oriente délibérément l'avenir vers une extension excentrique de la ville, bien au-delà des boulevards extérieurs actuels, qu'il double (image en cocarde ou en cible).

Certains défauts des banlieues actuelles seraient, il faut l'espérer, évités. Il ne peut être question de laisser se reconstituer le fouillis informe sans air et sans espace, ou les pavillons posés dans tous les sens, aspect coutumier des faubourgs de toutes les grandes villes. Mais certains inconvénients de cette formule sont impossibles à corriger, et ils sont majeurs pour la catégorie d'usagers astreinte à y séjourner : longueur des trajets, temps perdu en aller et retour, étirement des transports en commun et des services communs. Les édiles doivent tenir compte de la lourde charge infligée aux finances municipales, et à leurs administrés, grevés, de ce fait, d'impôts et de centimes additionnels supplémentaires.

Si le désordre actuel est la conséquence d'une expansion industrielle anarchique, - que le « zoning » est appelé à corriger, - il est aussi le reflet d'une société dont les modes de vie sont appelés à un profond changement. Le problème est d'ordre technique, financier, esthétique et psychologique. Nous ne pouvons l'étudier ici dans son ensemble, mais nous voudrions attirer l'attention sur quelques points sur lesquels on pourrait réaliser l'accord :

— Une hauteur minima de construction, avec un espacement triple de la hauteur, pour assurer l'ensoleillement, la lumière, une bonne orientation, un air pur et des intervalles plantés d'arbres et de verdure.

— Une utilisation judicieuse des nouveaux matériaux, béton, acier, verre.

— Un confort minimum des aménagements intérieurs en employant des éléments standardisés, préfabriqués, usinés en série, se prêtant à des combinaisons variées quant à l'installation.

L'alternative n'est pas de remplacer les lotissements d'autrefois, dont personne ne veut plus, par une cité-jardin suburbaine, ni de prôner la maison individuelle au détriment de la maison collective (1).

Elle n'est pas non plus prétexte d'esthétique de rebâtir comme au grand siècle, ou d'aligner des « casernes ».

Reste le mode de financement. Régie directe ? Retour aux habitudes du passé ? - ou un système de prêts ou de subventions laissant un certain jeu à l'initiative privée, mais en la limitant par des directives précises, par des « normes » de construction ?

Une pareille politique n'est possible que sous le couvert d'une législation hardie sur la propriété du sol, entravant la spéculation immobilière, établissant d'une part des loyers dégressifs avec une taxe à la vétusté, et, de l'autre, déshabituant les Français d'habiter des maisons sans en payer le prix.

Il est impossible, à propos d'une question précise comme celle de la reconstruction et de l'urbanisme d'une ville de l'importance de Nantes de ne pas faire une allusion à ces réformes qui commandent tout le reste, et sans lesquelles les responsables ne peuvent espérer redresser une situation inextricable, véritablement tragique, ou l'imprévoyance de plusieurs générations nous a acculés.

Dans le cas particulier de Nantes, il s'agit de procéder par tranches. Il existe de larges îlots disponibles, que les deux plans mettent en lumière (sch. a-b), - inégalement d'ailleurs - et où une expérience bien conduite engagerait fortement l'avenir.

LE ZONING. Les deux plans en présence s'accordent sur la création d'une zone industrielle, en déplaçant et groupant les industries de chaque côté de la Loire, en aval - en particulier Rive Sud - à la faveur d'un épi de routes, de rails, d'une gare de marchandises, de bassins à flot, de quais, de bassins de radoub.

Le plan Chéreau présente deux autres particularités très heureuses qui, jusqu'ici, n'ont pas retenu suffisament l'attention. D'abord, le groupement des industries de transformation de la région nantaise sur l'emplacement de l'ancienne gare centrale de marchandises ceinturée par une voie ferrée qui la desservirait et la relierait à la gare Sud. Ensuite, la création d'un centre d'affaires à la pointe de l'île Gloriette comprenant les bâtiments des administrations publiques, flanqué en amont d'un centre rural proche de la gare et du port fluvial, avec une gare routière et aéroport.

L'obstacle vient de ce que cette zone utiliserait l'emplacement de l'ancien Hôtel-Dieu détruit par les bombardements, et qu'il est question de reconstruire au même endroit.

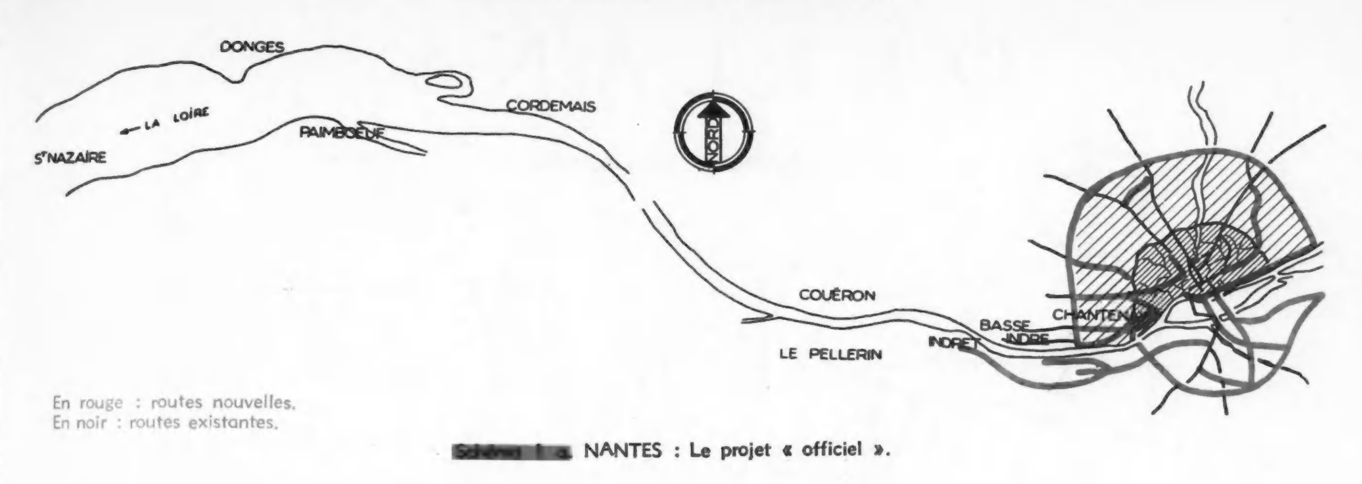
Nantes, centre sanitaire régional de première importance sera demain Faculté de Médecine. Nous avons eu la satisfaction de voir adopter officiellement notre point de vue : trois hôpitaux dont l'un près du centre, comprenant les locaux de la future Faculté.

Cet hôpital principal pourrait être situé sur la Prairie d'Amont où le terrain, libre de constructions, peu coûteux de ce fait, pourrait être remblayé et tassé en deux saisons. Il pourrait être relié par un pont de chemin de fer (désaffecté par la suppression de la gare centrale de marchandises) avec une Cité Universitaire - qui manque cruellement au rayonnement de la ville - située sur la prairie de Mauves, magnifiquement exposée et orientée, proche de la gare, proche du centre, proche des terrains de jeux prévus.

Telles sont les grandes lignes des plans proposés. Ce qui donne confiance, c'est que les responsables ont trop le sens de leurs devoirs envers leurs administrés pour ne pas s'inspirer de leurs besoins humains. Il reste à avertir les Citoyens, à les documenter et à les les convaincre.

Dr. Marc NEDELEC

(1) *La maison individuelle pose le problème des prix de la construction (au moins 30 fois ceux de 1914. A Paris, 10.000 le m², 160.000 pour une pièce de 4×4, 640.000 pour un appartement de 4 pièces). Le calcul des heures d'ouvrier, le mode artisanal de l'entreprise, le volume de matériaux, le nombre de logements à construire, influent sur le prix de revient. La maison collective a contre elle certaines réalisations inconfortables, inhabitables, où les conditions d'intimité familiale sont par trop négligées...*



En rouge : routes nouvelles.
En noir : routes existantes.

[redacted]. NANTES : Le projet « officiel ».

UNE PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE INSPIRÉE DES PRINCIPES DE LA CHARTE D'ATHÉNES

NANTES, croisement de routes(eau, terre, fer, air) carrefour commercial, **ville d'échanges** économiques, intellectuels et spirituels, souffre d'un état congestif dû au manque de rajeunissement des voies de pénétration, au vieillissement de la construction, à la création de banlieues désordonnées et à la présence d'une industrie implantée au hasard en tous les points de l'agglomération.

Pourtant, à proximité immédiate, la Basse-Loire constitue un magnifique chemin d'eau en grande partie libre et dont les rives sont faciles à équiper avec des routes (terre, fer) parallèles au fleuve.

Le problème ainsi posé se résoud de lui-même.

Il faut :

a) Extirper de la ville la grosse industrie qui l'étouffe et réinstaller celle-ci sur les deux rives du fleuve. Etendre progressivement ce système aux autres voies d'eau, aux voies routières et ferrées de la région nantaise.

b) Créer en plein centre et **face au port** une cité des affaires condensant les activités au lieu de les éparpiller.

c) Conserver le centre commercial de détail actuel qui est resserré. L'aérer en profitant des destructions.

d) Densifier les circulations automobiles à grande vitesse et les séparer des autres circulations. On arrive logiquement au chéma suivant :

Les grandes artères coupent la ville en croix. Elles sont surélevées dans le centre.

Le réseau capillaire des circulations automobiles lentes est au sol. Il irrigue le centre des affaires et du commerce sans l'embouteiller.

Toutes les petites rues du centre, les places constituent des veinules exclusivement réservées aux piétons.

Par ailleurs :

e) Dans la traversée de la ville, la voie ferrée est escamotée **sous** la route surélevée et absorbée par un tunnel.

f) Les ruraux (Loire-Inférieure, Maine-et-Loire, Vendée, Deux-Sèvres) ont leur pôle d'attraction en plein centre. Le champ de foire renait aménagé, augmenté.

g) La petite industrie, les hôpitaux de secteurs, les installations municipales de distractions populaires, les parcs de verdure requièrent des emplacements logiques et distincts qui leur sont dévolus.

h) Les anciens quartiers d'habitation ne sont pas percés en tous sens de façon arbitraire. Un quartier moderne type est créé sur l'emplacement des anciennes casernes. Pour le surplus, on laisse la biologie de la ville s'organiser petit à petit en fonction de l'expérience acquise.

i) Profitant des espaces **libres** disponibles, l'autorité crée des zones résidentielles **équipées de tous les services nécessaires** (services communs et prolongement des services communs) pour les travailleurs à proximité immédiate de leur travail.

j) Grâce au déplacement d'une gare de triage et à son report sur la rive Sud, le chemin de fer devient enfin une aide précieuse sans être encombrant.

Trois gares de triage, trois gares de marchandises, trois entrepôts (divers, vins, produits à conserver froids) équipent le port de commerce maritime. Des silos sont construits dans le port fluvial. Sud la Basse-Loire, on crée des emplacements et des silos spéciaux pour le minerai de fer, **exportation vitale du port.**

Un aérodrome puissant permet d'effectuer des transports commerciaux dont le rail, la route et l'eau ne peuvent se charger.

Nantes est alors en mesure de rentrer dans son destin qui est avant tout d'être un port de transit, régional et international, un lieu d'échanges, pouvant même devenir du fait de sa situation géographique un point de contact de civilisation.

Gabriel CHEREAU.

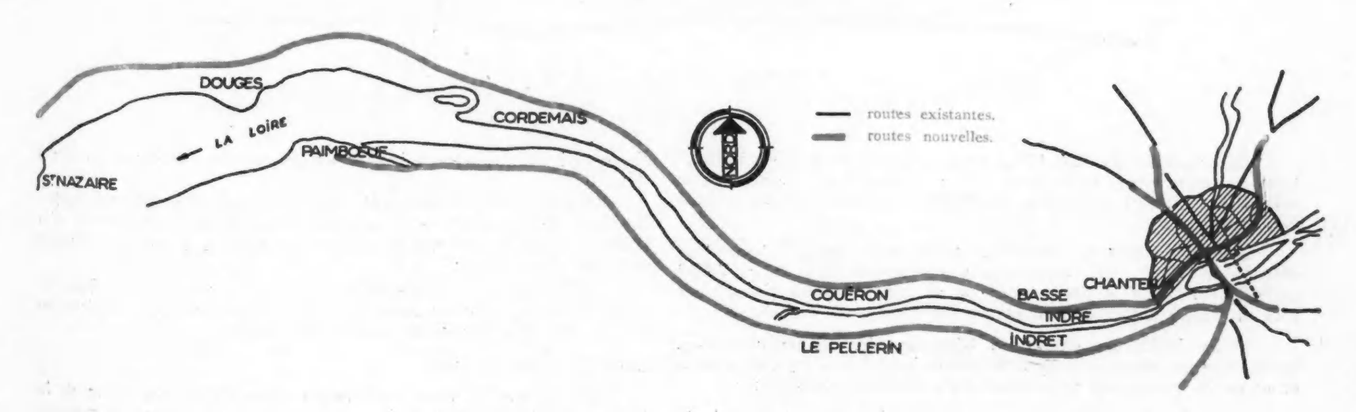
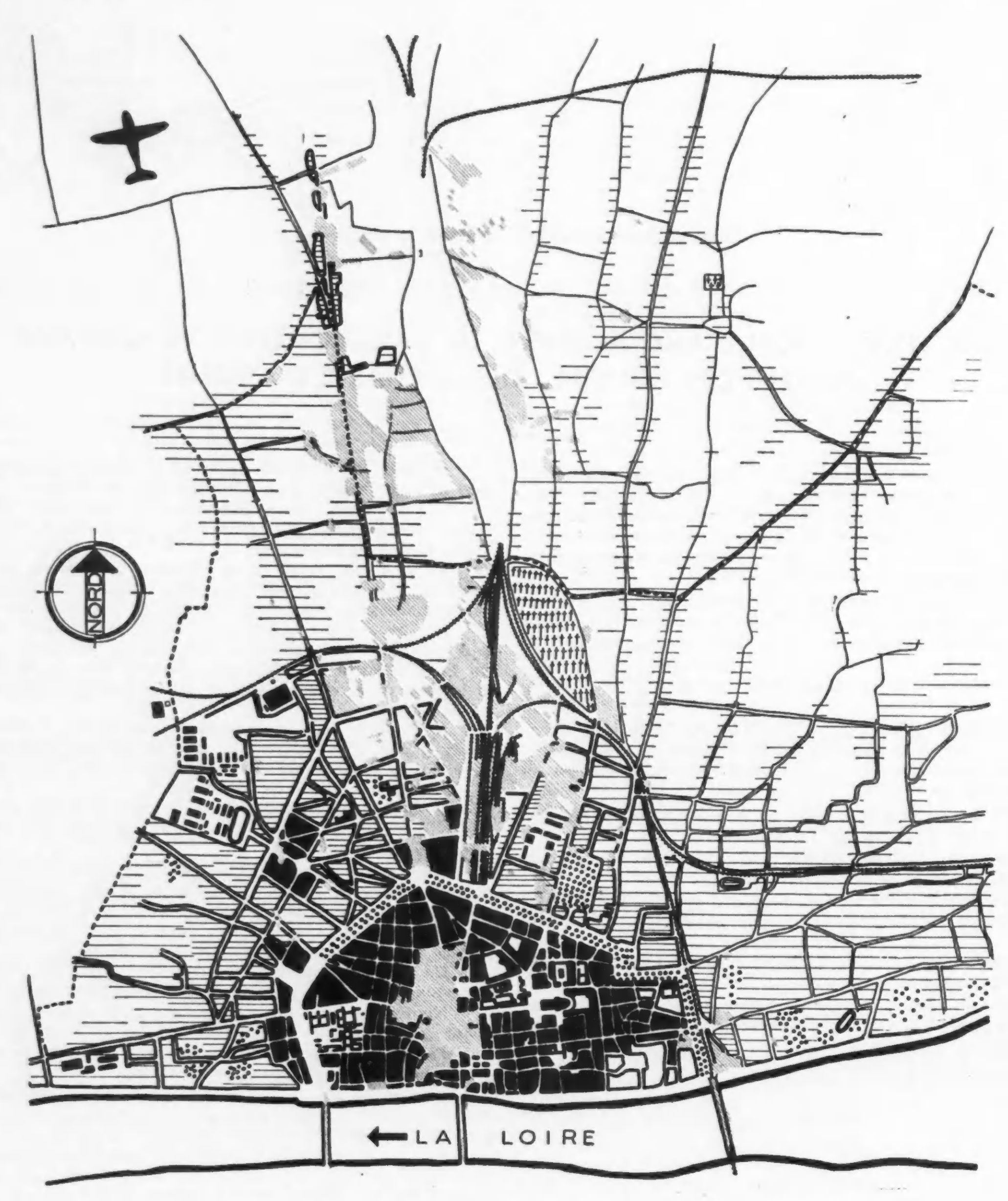


Schéma 1 b. Suggestion déduite de l'application de la Charte d'Athènes.

ORLEANS

URBANISTE : JEAN ROYER.



PLAN D'ETAT ACTUEL

Au lendemain de juin 1940, on se trouvait en face de 17 hectares de destructions, en majeure partie situées dans le centre de la ville. Il y avait 607 immeubles complètement détruits et 695 immeubles endommagés.

Les destructions de 1944 qui ajoutaient aux 607 immeubles détruits en 1940, 487 immeubles complètement détruits et 2.682 partiellement dans la partie nord de la cité, auxquels s'ajoutaient près de 1.000 autres immeubles sur les communes avoisinantes.

1° En 1940, on établit en hâte un plan de reconstruction limité aux premiers quartiers sinistrés. Toutefois, on s'immobilise et on remet à plus tard la solution d'une partie de ce plan ;

2° La loi d'urbanisme met la collectivité locale en face de la nécessité de prévoir un plan d'aménagement et d'équipement général de la cité qui dépasse de loin la simple reconstruction des quartiers détruits.

Parallèlement, on se rend compte qu'une ville est inséparable de sa banlieue immédiate et on rassemble vingt-deux communes suburbaines dans l'étude des problèmes communs à cette vaste agglomération orléanaise ;

3° Les destructions de 1944 imposent la nécessité ou bien de créer un second plan de reconstruction, ou bien de refondre dans un nouvel ensemble toutes les études précédentes.

STRUCTURE NOUVELLE.

Orléans est un vaste demi-cercle tracé sur la rive droite de la Loire, avec le fleuve pour base et comprenant trois zones concentriques :



PLAN D'AMENAGEMENT

1° La cité, zone d'habitation dense, où l'activité est concentrée ;

2° Des quartiers de résidence, débordant la ceinture des boulevards, et qui sont sélectionnés au nord par l'épine du chemin de fer. Dans cette seconde zone, on trouve des commerces de quartier, quelques gros établissements militaires et industriels ;

3° Une banlieue très éparpillée, s'étirant sur les communes voisines, le long des voies rayonnantes ; quelques anciens villages constituant des centres un peu mieux organisés. Enfin, une banlieue industrielle, amorcée à l'est de la ville.

Tout cela aussi peu rationnel que possible, étriqué, inconfortable, mal équipé, avec des problèmes de circulation qui n'ont jamais été résolus.

L'agglomération doit être réorganisée. Orléans est, en effet, un carrefour, une étape et un site.

Il yaura demain des autostrades.

Il faut trois ponts.

Il faut reconstruire le pont Joffre et doubler le pont de Vierzon d'un pont routier.

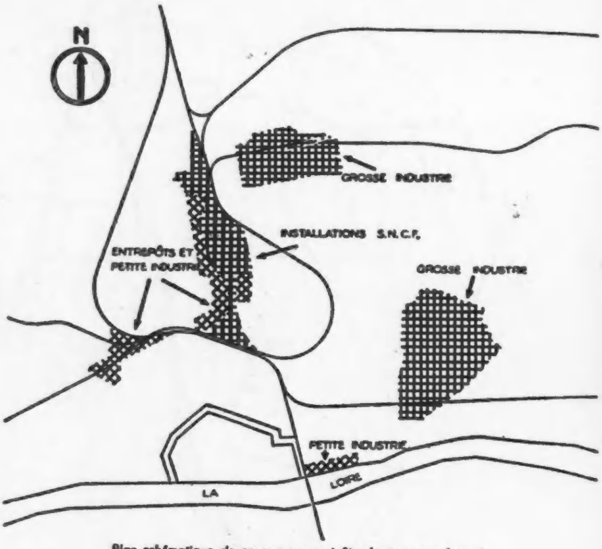
La gare d'Orléans et celle des Aubrais devront être fusionnées. Le principe de la gare unique est l'une des conditions du développement d'Orléans.

Les services compétents étudient l'éventualité d'un terrain d'aviation au sud de la Loire, sur la commune de Saint-Cyr-en-Val. De plus, il existe un aéroport militaire.

Il faut resserrer la ville trop étendue car Orléans souffre et meurt de son éparpillement.

Il faut aménager les quais.

Ils ne sont pas assez hauts au-dessus de la Loire. Leurs berges, informes et lépreuses, appellent une régularisation et un aménagement : balcon ou terrasse, comme dans les villes suisses qui bordent le lac de Genève, par exemple.



Plan schématique de ce que pourrait être le zoning industriel dans le projet de reconstruction et d'urbanisme d'Orléans

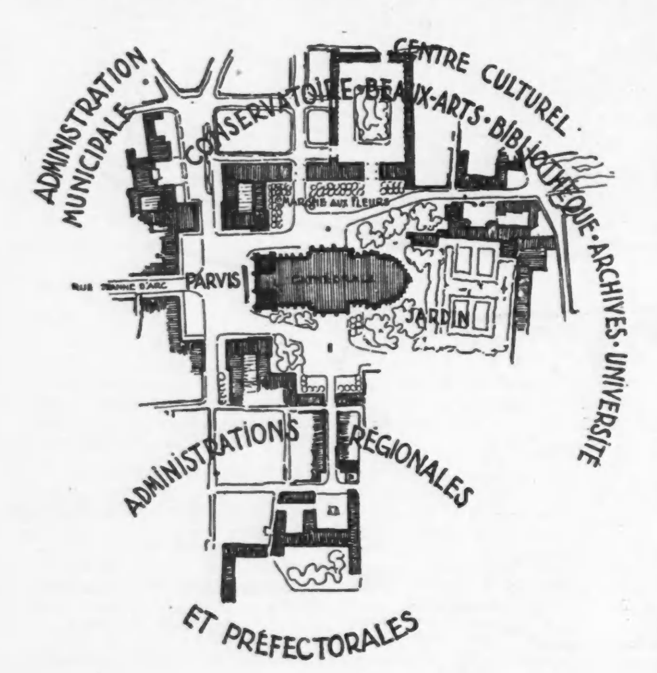
LA VILLE NOUVELLE

Un quartier neuf sur un terrain vierge.

Quant à la ville neuve, que nous verrons s'édifier sur les vingt hectares libérés par le recul de la gare et de ses installations actuelles, aucune servitude, aucun tracé ancien n'y gêneront la reconstruction. Les conceptions modernes pourront s'y développer dans le sens de la grandeur et du confort. Bref, ce quartier sera de notre époque, sans timidité ni mesquinerie. Nous aurons là, pour reloger les sinistrés, ainsi que les locataires des quartiers insalubres, pour décongestionner le centre, pour ramener en ville une population trop dispersée, et enfin pour accueillir un surcroît d'habitants, une liberté absolue de tracé aussi bien que de développement en hauteur. De chaque côté de l'avenue résidentielle, qui prolongera jusqu'à la gare future la rue de la République, s'élèveront des immeubles imposants, aérés, au milieu d'espaces libres et de verdure.

Le lycée Pothier, la future école primaire supérieure de garçons, s'épanouiraient sans obstacle dans cet espace.

De grands bâtiments publics pourraient trouver place dans ce quartier moderne, la Bourse du Travail, son centre professionnel, son université populaire.



Transports urbains.

Le projet de gare unique, avec recul de la gare actuelle, exige, en contre-partie, la création d'un réseau de transports urbains, souples et fréquents.

Enfin, Orléans aura sa gare routière dont on ne conçoit pas qu'elle puisse être séparée de la station ferroviaire.

Equipement industriel.

La place des zones destinées à l'industries locale, aux établissements dangereux ou insalubres est assez loin des zones habitées : de préférence à proximité du chemin de fer et vraisemblablement à l'est et au nord-est de la cité. Les industries moins gênantes, les multiples entrepôts de matériaux et de charbon, les docks ne doivent plus avoir leur place dans les zones résidentielles. Le flanc ouest de la gare des Aubrais, convient parfaitement pour leur regroupement.

Sports et loisirs.

Aménagement d'un stade central. L'hippodrome est à améliorer. Il nous faut des piscines. Et au point de vue du tourisme, des liaisons nouvelles et plus rationelles avec la forêt d'Orléans, le Loiret, la Sologne.

Quartiers militaires :

Les casernes doivent avoir leurs quartiers à proximité de leur terrain de manœuvres.

REORGANISATION DE LA VIEILLE VILLE :

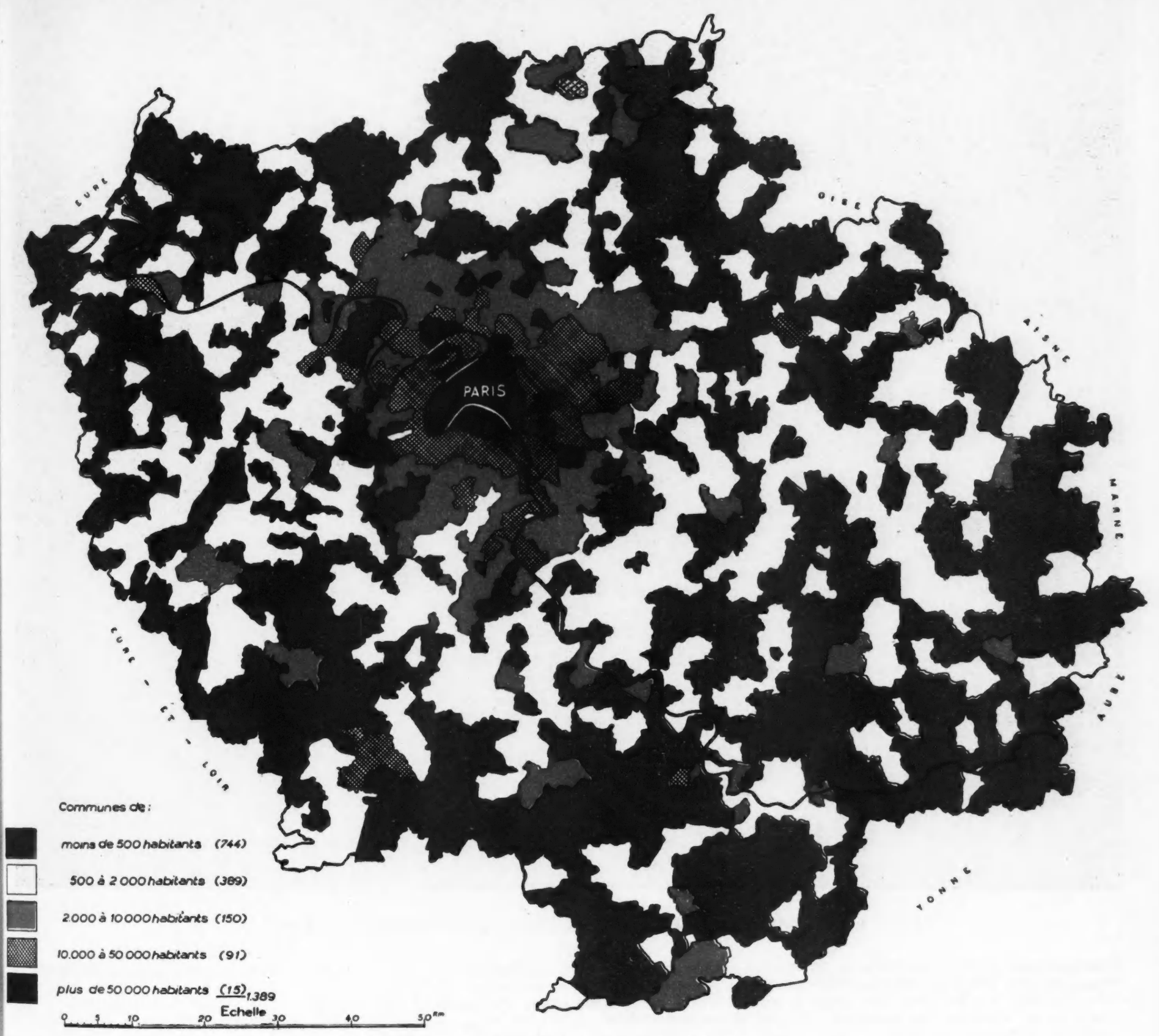
Respect de l'aspect ancien et des vestiges architecturaux de la vieille ville, avec naturellement une série d'améliorations fondamentales :

Reconstitution de la rue Royale, avec trottoirs sous arcades.

Démolition de l'hôtel des postes actuel. Il sera remplacé par un nouvel édifice. A l'ouest du Foyer orléanais un espace libre, verdure ou parking.

Il faut accentuer encore l'intense activité de transactions du quartier commercial, dans des conditions convenables de confort, d'accès et d'éclairage.

Deux blocs immobiliers nouveaux limiteraient le parvis de la Cathédrale : celui du nord serait momentanément laissé sans affectation particulière, tant que nous n'aurons pas terminé l'étude du regroupement des éléments culturels de la ville (Consevatoire, Ecole des Beaux-Arts, Bibliothèque, Archives, et, éventuellement, Université). Celui du sud abriterait l'hôtel des Finances et amorcerait un quartier administratif axé sur la Préfecture.



LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE

Au XVIIIe siècle, de nombreuses villes ou villages, largement espacés les uns des autres, se groupaient autour de Paris dans une campagne fertile et boisée. Versailles et son château ; Saint-Denis, son abbaye et ses jardins ; Vincennes, son donjon et son bois ; Colombes et sa garenne ; Bondy et sa forêt, constituaient d'agréables ou lointaines promenades pour les Parisiens dont la ville était alors limitée aux Boulevards extérieurs.

La remarquable carte, dite des Chasses Impériales de 1773, montre la répartition harmonieuse de ces villes et villages de l'Ile de France qui représentaient alors 1.400.000 habitants, soit seulement le vingtième de la population française.

Cent cinquante ans plus tard, en 1936, près de 7 millions d'habitants, soit plus du sixième de la population de la Métropole, se groupent sur les 1.295.000 hectares qui constituent la Région Parisienne, le 1/40e du territoire. La Capitale seule abrite près de 3 millions d'âmes avec une densité moyenne de 330 habitants à l'hectare.

Cette population, très inégalement répartie, n'augmente du reste pas uniformément sur tout le territoire de la Région Parisienne. En examinant les chiffres des deux recensements de 1911 et de 1936, - années précédant les deux guerres mondiales qui peuvent être considérées comme les plus stables - on s'aperçoit que la population de Paris et celle de plusieurs communes qui l'entourent immédiatement sont sensiblement stationnaires, alors que des augmentations considérables, allant jusqu'à plus de 500 % se sont produites dans les communes situées à une distance de 15 à 20 km. de la Capitale. Ainsi, la population continue à affluer dans l'agglomération parisienne et dans l'impossibilité de se loger à Paris même ou dans sa banlieue immédiate, déborde sans fin sur la campagne environnante.

En un siècle et demi, la Région Parisienne en raison de l'amélioration des communications routières et de leur convergence vers la Capitale, de la création d'un réseau ferroviaire serré, du développement économique et industriel sous toutes ses formes, et aussi de l'attrait de la grande ville pour les populations des campagnes, a pris une importance extraordinaire qui la place et de loin avant toutes les autres régions françaises.

Comparable comme population à celle du Comté de Londres et de sa banlieue réunis, elle paie à elle seule entre 40 et 60 % des différents impôts de la France entière, elle groupe plus du 1/4 des établissements commerciaux ou bancaires, le 1/6e des industries de transformation. La valeur locative des propriétés bâties y est de l'ordre de 35 % de celle



REGION PARISIENNE : CARTE DITE « DES CHASSES IMPERIALES » (1773).

de l'ensemble du territoire. Près de 50 % des étudiants français font leurs études à l'Académie de Paris, de préférence aux autres facultés.

Si la Région Parisienne est, grâce à sa Capitale et à son passé, le cœur de la France, elle représente, du point de vue économique plus du tiers de l'activité du pays.

Si, à Paris même, des réglementations municipales ou édictiées par les Souverains qui s'y intéressaient spécialement - l'édit de Henri IV de 1607 est encore en vigueur - ont permis à la grande ville, en sauvegardant tout au moins partiellement de belles œuvres du passé, de se développer en réservant d'agréables ordonnances ou perspectives comme la rue de Rivoli, l'Etoile, les Champs-Elysées, etc..., il n'en a pas été de même dans la banlieue où il a fallu attendre jusqu'en 1919-1924 la loi sur l'aménagement des villes pour tenter de mettre un terme au développement désordonné des communes voisines. Les lotissements y fleurissaient partout au bénéfice des seuls intérêts particuliers sans qu'il soit tenu aucun compte des conditions dans lesquelles les habitants seraient appelés à y vivre.

A part, quelques lotissements bien conduits comme ceux de Maisons-Laffitte, de Neuilly ou du Vésinet où des règles simples de construction ont été imposées de 1883 à 1860 par des hommes soucieux d'urbanisme avant la lettre, la banlieue parisienne est devenue, autour de quelques beaux joyaux préservés comme par miracle, un ensemble désordonné de constructions hétéroclites, qui se sont développées sans aucun plan d'ensemble, et dont le moins que l'on puisse en dire, est qu'elles ne font pas honneur à la Capitale.

LE PROJET D'AMENAGEMENT REGIONAL.

Ce projet dressé dès 1934 a été mis au point au cours des années qui ont précédé la guerre et après deux enquêtes publiques, approuvé en juin 1939. Il comprenait pour la première fois en France, et dans un rayon de 35 km. autour de Paris un essai de synthèse des prévisions de différents services publics, et des règles de protection permettant de les réaliser ultérieurement aux moindres frais en réservant les terrains nécessaires.

Ces prévisions concernaient :

- l'amélioration du réseau routier par

1°) La création d'un certain nombre de déviations qui contournaient les agglomérations là où il était pratiquement impossible de prévoir des élargissements ;

2°) La création d'une grande voie de rocade autour de la Capitale à une distance de 15 à 20 km. des boulevards extérieurs ;

3°) La prévision d'un certain nombre de sorties maîtresses vers le Nord, l'Ouest et le Sud, ces voies ayant ou non le caractère d'auto-routes. L'auto-route de l'Ouest commencée avant la guerre et terminée depuis, vient d'être ouverte au public.

Des réserves d'espaces libres de caractère régional portant sur des terrains de plus de 5 hectares et représentant au total 75.000 hectares ; elles doivent être complétées par les espaces libres des projets d'aménagement communaux. Il faut constater à ce sujet que les seuls espaces qui ont été pratiquement réservés jusqu'en 1939 sont des terrains qui étaient grevés de servitudes militaires et où subsistent les forts de première et de deuxième ligne édifiés pour la défense de Paris. L'aménagement de ces forts, dont l'utilité militaire ne semble plus pouvoir être sérieusement défendue à l'époque de l'ère atomique, devrait permettre la création de parcs ou simplement de belles promenades boisées.

Aucun espace libre public n'a été ménagé ; des villes de 20.000 habitants ont poussé dans la première partie du XXe siècle sans même que les services publics les plus indispensables aient pû suivre cette croissance extraordinairement rapide.

Habitations et industries s'y sont enchevêtrées au hasard. Plus d'un million de travailleurs qui aspirent à goûter un repos bien gagné après une journée de labeur passée loin de leur domicile, souvent à une heure



PLAN D'AMENAGEMENT DE LA REGION PARISIENNE.

et plus, regagnant le soir leur résidence sans qu'ils puissent y goûter la joie de vivre.

Depuis 1919, le Service d'Extension. que le Département de la Seine avait créé spécialement à cet effet, a pu dresser heureusement des « plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension » de la presque totalité des communes de ce département en introduisant les premières prévisions d'avenir.

Mais l'on comprit vite que dans cette banlieue parisienne où la totalité du territoire de la plupart des communes était construite et où toute opération projetée par l'une d'elles avait des répercussions sur la voisine et de proche en proche sur une zone importante, qu'un plan d'ensemble s'imposait.

C'est dans ces conditions qu'une loi du 14 mai 1932 a créé la Région Parisienne et a prescrit l'établissement d'un projet d'aménagement régional auquel seraient subordonnés les projets d'aménagements communaux.

Des réserves de terrains pour différents services publics de caractère national, départemental ou intercommunal.

Une réglementation du sol précisait sur le plan les périmètres à l'intérieur desquels devaient se limiter les agglomérations, le reste du territoire en dehors des espacs boisées, était qualifié de « zone non affectée » réservée en principe à l'exploitation agricole.

Un zoning large et souple, qui devait bien entendu être précisé par les dispositions des projets d'aménagement communaux.

Le règlement de construction qui a été approuvé en même temps que le plan classait les communes de la Région Parisienne en quatre catégories et fixait pour chacune d'elles un certain nombre de règles générales sur la hauteur des constructions, limitant celles-ci suivant les catégories à 25 m., 22 m., 18 m. ou 15 m.

En outre, l'aération et l'ensoleillement des immeubles ont été plus efficacement assurés.

Des servitudes particulières non aedificandi ou non altius tollendi protégeaient du point de vue esthétique des points particulièrement sensibles comme Versailles, Saint-Germain-en-Laye, Marly, Meudon, Saint-Cloud, Sceaux. les bois de Boulogne et de Vincennes.

LA REVISION DU PROJET D'AMENAGEMENT

Approuvé à la veille de la guerre, le projet doit être révisé dans les limites primitives de la Région Parisienne et étendu à ses limites nouvelles, c'est-à-dire à la totalité des départements de Seine, Seine-et-Oise, et Seine-et-Marne.

Les destructions causées par la guerre ne sont pas le seul élément nécessitant la révision du plan régional.

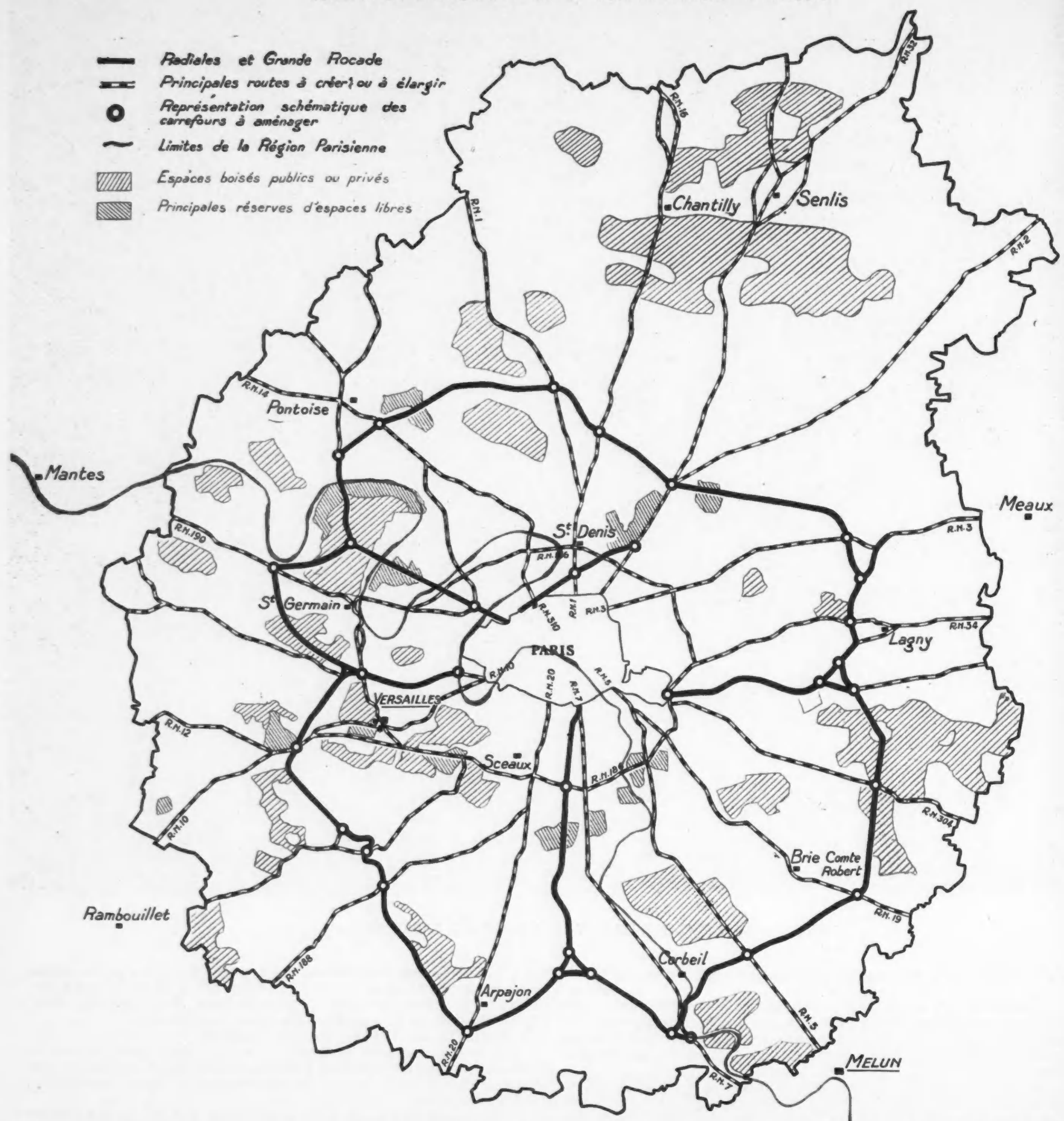
La volonté du Gouvernement d'appliquer une politique de décentralisation conforme aux intérêts supérieurs du pays tout entier et de faire en sorte que les travailleurs puissent jouir, à quelque endroit qu'ils se soient fixés, d'ensembles sociaux suffisamment développés ; la nécessité de donner des directives pour l'emploi le plus judicieux des terrains disponibles au mieux des intérêts de la population, et en particulier, de prévoir l'aménagement ou le regroupement de quartiers industriels séparés des habitations ; la rapidité de l'évolution en matière d'aviation qui tend à donner aux transports aériens une très large place, aujourd'hui pour les transports à grande distance, demain peut-être pour les transports à moyenne et courte distance ; la modification des programmes des différents services publics rendue elle-même indispensable à la suite de l'évolution des idées et, dans une certaine mesure, des destructions de la guerre sont quelques-unes des données nouvelles qui nécessitent la révision du plan.

Les grandes lignes de l'aménagement de la Ville de Paris dont certaines, en raison de leur importance nationale, sont capitales pour l'avenir de la Région Parisienne doivent aussi y être intégrées.

Les idées directrices du nouveau plan :

Largement débattu avec les représentants des villes et communes

SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA REGION PARISIENNE (1939).



intéressées et les populations elles-mêmes, car un projet d'urbanisme doit être l'œuvre de la population tout entière, le nouveau projet que le Comité d'Aménagement de la Région Parisienne reconstitué sur des bases nouvelles a la mission d'élaborer, devra prendre le caractère d'un **plan directeur** prévoyant au mieux l'avenir tout en mettant en valeur les belles œuvres du passé qui peuvent et qui doivent être conservées. Il devra prévoir les quartiers de travail à côté des zones de résidences de manière à réduire au strict minimum les déplacements longs et coûteux ; il devra procurer aux habitants le confort et l'hygiène qui leur font actuellement défaut, en groupant toutes les industries gênantes ou insalubres et en les isolant des quartiers d'habitation par des bandes continues d'espaces verts ; il devra tendre à donner une âme à chaque unité résidentielle, que celle-ci soit constituée par tout ou partie d'une commune ou même par un groupe de communes.

Il lui appartiendra aussi de préciser, conformément au nouveau programme établi par le Ministère de l'Education Nationale, les emplacements où devront être édifiés les établissements d'enseignement supérieur, du second degré, techniques et professionnels qui sont actuellement absolument insuffisants. Le programme du Ministère de la Santé Publique pour l'équipement hospitalier de cette région n'est pas moins important et devra être traduit sur le plan. En outre, les constructions publiques de tous ordres de caractère intercommunal devront y être précisées. Il n'est pas jusqu'à l'évolution de l'art de la guerre qui en modifiant les besoins des armées permettra de disposer d'un certain nombre de bâtiments militaires situés à l'intérieur des villes pour d'autres destinations, ne serait-ce que le regroupement des différents services publics.

En matière de communications, un effort important, plus marqué qu'il ne l'a été jusqu'à présent, devra être porté sur quelques points essentiels et notamment sur l'amélioration des voies de rocade autour de Paris et leurs croisements à des niveaux différents avec les radiales. Ces opérations sont encore possibles à peu de frais ; elles permettront de réduire le nombre de percements de voies radiales nouvelles qui, bien que désirables, ne sont pas susceptibles d'être réalisées d'ensemble avant longtemps et contribueront à déconcentrer le cœur de l'agglomération. Cependant, l'effort à faire pour la reconstruction des régions particulièrement sinistrées, amènera vraisemblablement le Comité d'Aménagement à proposer la suppression d'un certain nombre d'opérations prévues au premier plan régional ou leur transformation en une simple réserve de terrain.

Le programme général des transports urbains et suburbains, de surface ou souterrains, élaboré par le Conseil des Transports Parisiens et les prévisions des gares-routières devront être intégrés dans le plan.

Le programme général des aéroports et de leurs laisons rapides avec la capitale, celui en particulier de Paris-Aéroport-Mondial, en prévoyant pour Orly seulement une emprise supérieure à celle des bois de Boulogne et de Vincennes réunis, apportera de profondes transformations dans l'évolution des communes voisines.

Ajoutez à celà le problème de l'aménagement du Port de Paris, celui des cimetières de l'agglomération parisienne, problème hélas angoissant pour beaucoup de municipalités ; celui de la délimitation des îlots insalubres à reconstruire, remodeler ou cureter ; celui de certains lotissements qui ont échoué et qu'on ne peut aménager qu'à grands frais à résorber ; et vous n'aurez qu'un très bref aperçu des importants problèmes que pose la concentration de près de 7 millions d'habitants.

Il faut encore y ajouter tous les avant-projets d'équipement urbain, qu'il s'agisse de l'assainissement ou de l'alimentation en eau potable, en gaz, en électricité, en chaleur et de l'évacuation ou du traitement des ordures ménagères.

Tous ces programmes devront être adaptés aux prévisions qu'il aura été reconnu souhaitable de faire pour le développement de la Région Parisienne. Sur ce point, il semble que les opinions soient aujourd'hui à peu près unanimes pour limiter l'afflux de population et l'activité industrielle vers le cœur de l'agglomération parisienne.

Aménager en reconstruisant ce qui doit être reconstruit, et non étendre. Dans ce but les périmètres d'agglomération devront être revus, et, sauf raisons particulières, limités dans les régions déjà trop denses pour ne pas accroître démesurément les charges déjà très lourdes des collectivités ; par contre, des prévisions plus larges pourront être admises dans certaines régions plus éloignées et susceptibles de devenir des centres importants.

Parallèlement des mesures législatives devront être prises pour que les terrains encore disponibles dans les zones urbanisées puissent être utilisées pour des raisons d'intérêt général afin que l'ignorance ou même parfois la mauvaise volonté de quelques-uns ne puisse être un obstacle à leur utilisation rationnelle.

Il ne s'agit pas en dressant un tel plan, dont la complexité résulte de la somme des prévisions à faire, de faire table rase de la structure actuelle de la Région Parisienne. Il s'agit plutôt d'améliorer ce qui existe, tout en prévoyant pour toutes les constructions nouvelles, des conceptions hardies et inspirées des progrès de la technique. Il ne semble pas, par exemple, impossible de prévoir dans certaines banlieues très denses qui, doivent être reconstruites, des immeubles d'une certaine hauteur (4, 6, 8 et peut-être 10 étages) à condition que l'ensoleillement et le prospect de tous côtés en soient largement assurés ; à condition aussi qu'elles s'insèrent dans un plan d'ensemble harmonieusement et soigneusement étudié qui utilisera les terrains rendus disponibles pour des réalisations sociales ou sportives largement traitées.

LA REALISATION DU PLAN

Les pouvoirs publics pour les opérations de caractère national, départemental ou communal ; les particuliers pour les constructions privées inscriront sur le sol, par leurs réalisations, les prévisions des urbanistes. Il ne suffit de faire un plan, il faut aussi le réaliser, en l'adaptant si cela est nécessaire car un tel plan ne peut être qu'une création continue. Ce n'est pas la phase la plus facile quand il s'agit de prévisions d'une telle envergure. Cette question a déjà préoccupé longuement les hommes qui se sont penchés sur l'aménagement de la Région Parisienne. Le regretté Henri Sellier ne disait-il pas dès 1931 à la tribune du Conseil Général de la Seine :

« Pratiquement, dans l'agglomération parisienne, la plupart des « communes seront dans l'impossibilité de faire face aux charges qu'en« traîneraient pour elles les acquisitions des terrains nécessai« res à la création et à l'élargissement des voies, à l'aménagement de « voies publiques et d'espaces libres.

« Un grand nombre d'administrations municipales, d'ailleurs préoc« cupées exclusivement de la gestion des intérêts locaux dont elles ont « la charge, tendent — elles sont bien excusables — à méconnaître la « part d'intervention dans les questions d'ordre général que devrait « comporter, pour toutes les communes, le fait d'appartenir à une « même agglomération ».

et il ajoutait :

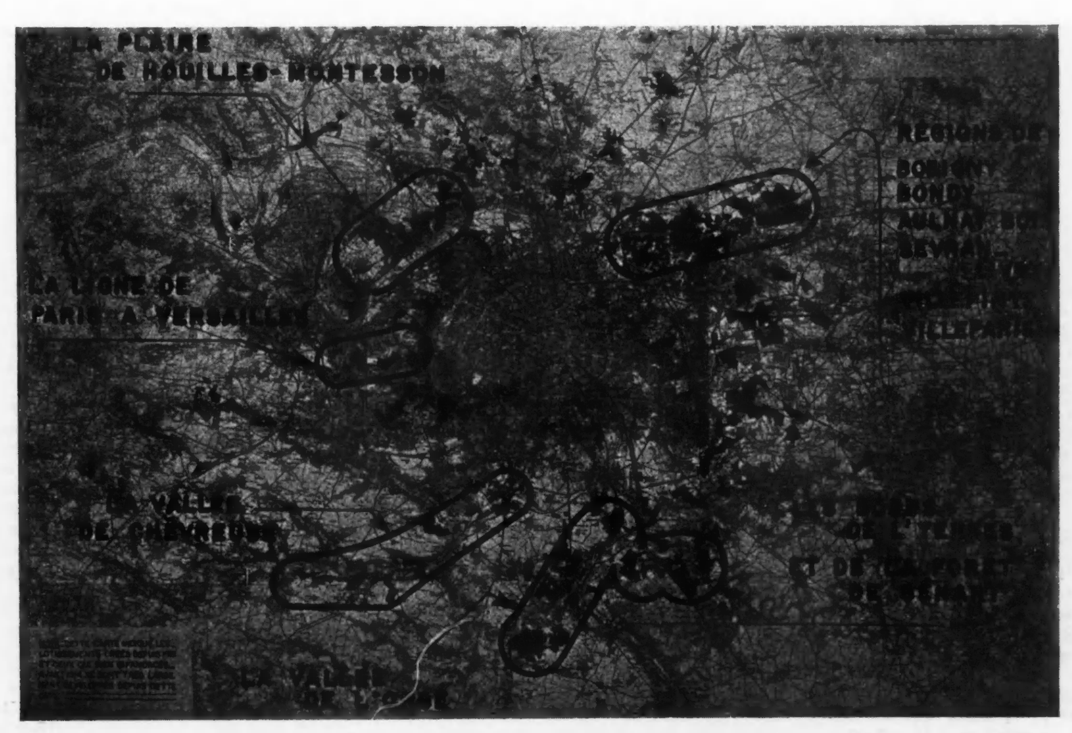
Il est déjà héroïque, de la part des municipalités, de concilier les « contingences électorales avec l'application des servitudes prévues aux « plans ; il est impossible, dans la quasi totalité des cas, de leur deman« der supplémentairement un sacrifice immédiat d'une certaine impor« tance. »

Cette situation est encore bien plus critique aujourd'hui où près de cent communes de l'agglomération parisienne sont plus ou moins gravement sinistrées.

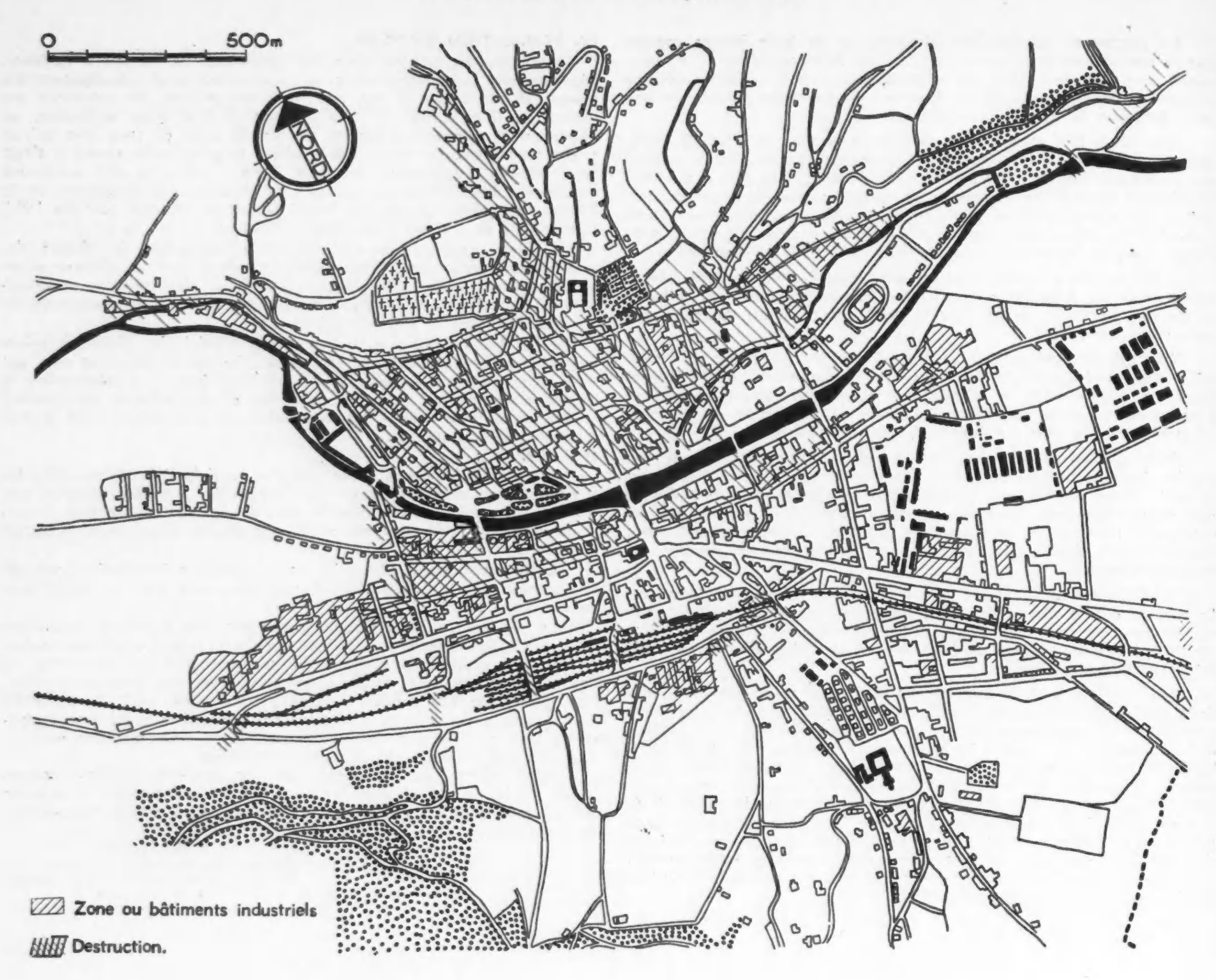
Le plan devra donc s'accompagner pour les premières opérations qu'il sera raisonnable de prévoir dans les dix ou quinze premières années, de mesures financières mettant en commun certaines ressources de l'Etat, des départements et des communes intéressées à leur réalisation. Une partie de ces ressources pourrait du reste avoir le caractère « d'avances » car il reste à démontrer que certaines opérations d'urbanisme bien étudiées ne constituent pas, si on veut bien les regarder sous tous leurs aspects, des opérations rentables.

Ainsi pourront être entreprises dans les prochaines années quelques belles réalisations d'urbanisme qui ne feront qu'accroître le prestige du grand Paris et qui marqueront pour nos descendants la Renaissance de notre Pays.

PIERRE GIBEL.
Chef du service de l'aménagement de la Région Parisienne au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme



PLAN DES LOTISSEMENTS DE LA REGION PARISIENNE.



SAINT-DIÉ

FRANCHIR LE PAS

Impitoyablement, méthodiquement, durant plusieurs jours, chaque maison de Saint-Dié fut dynamitée et incendiée par les Allemands en retraite. Rien ne fut épargné. Ce qui constituait le centre civique et contenait les souvenirs historiques n'est plus qu'un amas de pierres. Seules quelques arcades de grés rose attestent une époque prospère.

Pour Saint-Dié, comme pour d'autres villes, des plans ont été proposés. Pour Saint-Dié, comme pour d'autres villes, la grande question est posée : recommencerons-nous le passé ? annoncerons nous l'avenir, en étant de notre temps ?

Le passé ? Comme beaucoup de petites villes poussées au hasard, Saint-Dié déroulait ses maisons le long de rues sans caractère. L'admirable paysage de collines était invisible. Là comme ailleurs, le hasard avait apporté le désordre.

Hélas ! Les gens n'aiment pas à changer d'habitudes ; souvent ils ont des idées toutes faites. Connaissant mal ces problèmes, ils donnent des avis définitifs que rien ne peut ébranler... Il arrive aussi que ceux qui pourraient, et devraient, les éclairer s'en gardent bien et préfèrent suivre jusque dans leur erreur les mal-informés plutôt que de risquer l'opposition des administrés ou des électeurs, en montrant la saine route à suivre.

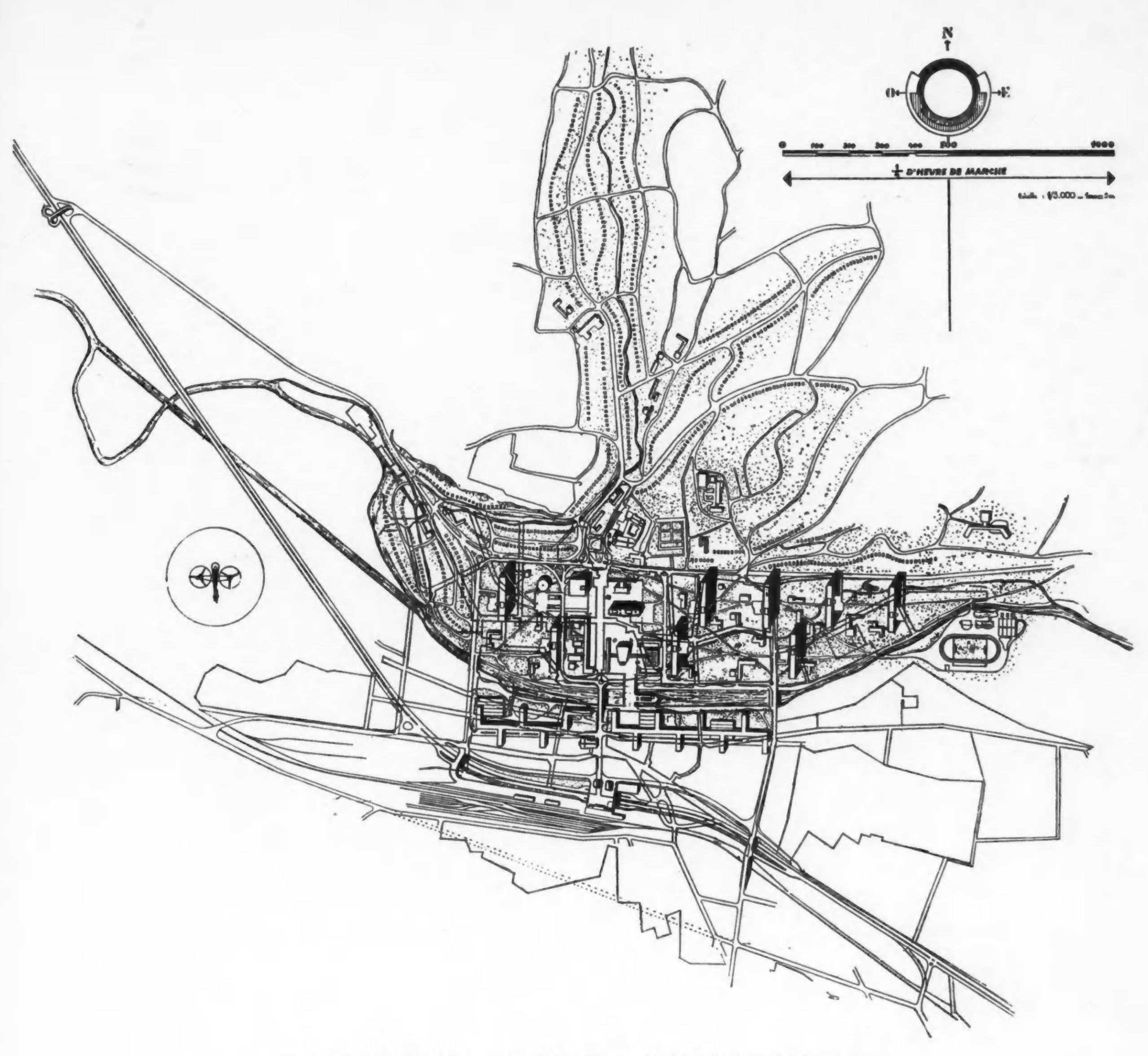
Et pourtant ! qui ne voit dans un plan aussi clair que celui de Le Corbusier la synthèse aimable d'une ville laborieuse, spacieuse, aérée, livrée au soleil et à la nature.

Tout est harmonie; les volumes se composent dans le ciel, le centre civique est d'une ordonnance à l'échelle de la petite ville travailleuse, c'est le lieu de rencontre normal auprès des magasins, des cinémas, des clubs, de la jeunesse et de la partie vivante de la population. Une proportion judicieuse de maisons individuelles est prévue, permettant la comparaison entre les deux propositions : cités-jardins verticales et cités-jardins horizontales. C'est qu'à l'encontre de tous les slogans en vogue, l'une n'exclut pas l'autre ; peut-être même que l'horizontale n'est possible qu'en combinaison avec la verticale. Mais, il est permis de penser que cette dernière donne davantage de confort, plus de liberté, particulièrement à la femme, mère de famille.

Les élus municipaux, en bons administrateurs, doivent être attentifs à cet aspect du problème trop souvent oublié : le prix d'entretien, d'usage, d'une ville. Les chaussées sont chères, les trottoirs aussi, et les égoûts, les canalisations de toutes sortes, et les pas des facteurs...!

Ce plan, si beau dans sa simplicité, doit devenir réalité. Bien sûr, il peut être retouché, reformé, ajusté, ce n'est qu'un premier projet. Mais que son idée maîtresse demeure, Saint Dié, victime inutile de la barbarie, peut devenir le symbole de la Renaissance de notre pays et celui de l'avènement des Temps Nouveaux.

CLAUDIUS
(Eugène PETIT).



PLAN D'AMENAGEMENT DE SAINT-DIE. LE CORBUSIER, URBANISTE.

Voici le problème :

Zone détruite : un rectangle rasé à la grenade et par l'incendie, qui était le berceau même de la ville, le lieu où elle naquit et commença de s'édifier.

10.500 sinistrés qui sont des locataires et des petits propriétaires.

Le projet envisage la répartition possible de :

6.000 habitants en immeubles munis de « services communs » et de « prolongements du logis » ; c'est le type de la cité-jardin verticale (4 unités d'habitation).

4.000 habitants en maisons familiales individuelles, type de la cité-jardin horizontale.

La proportion peut être aussi bien de 5.000 et 5.500, de 4.000 et 6.000.

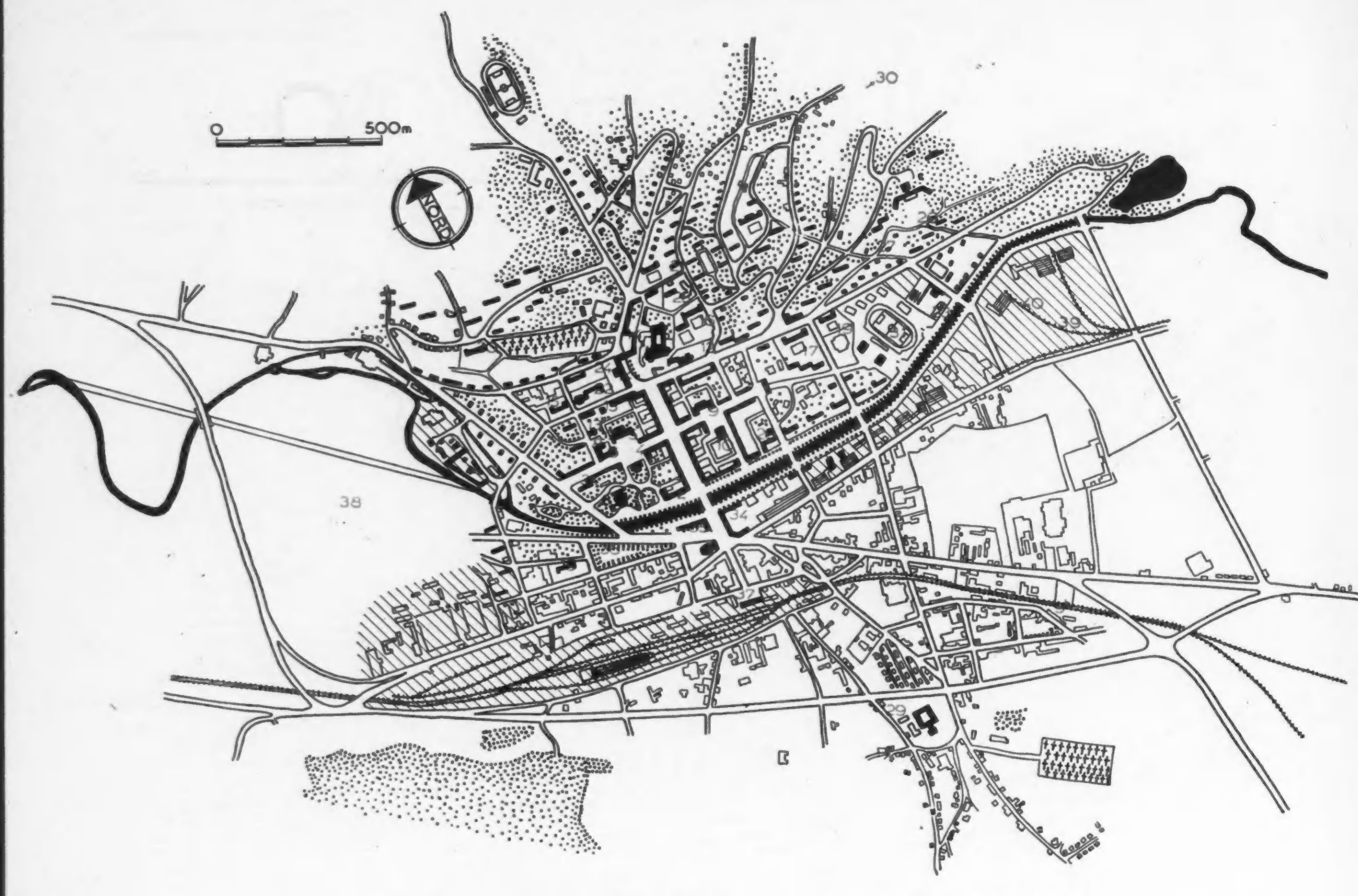
Nous appartenons à une civilisation caractérisée par un développement considérable de la grande production industrielle. Le travail est une partie essentielle de notre vie quotidienne.

Le plan le réintroduit dans la cité comme partie intégrante d'une vie urbaine à laquelle on tente de rendre sa dignité, sa raison d'être et sa vigueur.

Les manufactures sont groupées et rassemblent tous les aménagements techniques destinés à une exploitation moderne. Elles constitueront l'un des aspects du décor urbain, l'une des parties essentielles de l'action urbaine.

Ce groupe des manufactures, sur la rive gauche de la Meurthe, occupe un territoire couvert de ruines. Bien entendu, les quelques bâtiments qui ont échappé au désastre seront respectés. Le présent plan directeur, sous la forme publiée ici, est évidemment schématique.

Les logis, munis de leurs « services communs » et de leurs « prolongements », occupent le terrain même de l'ancienne ville. Quatre unités d'habitation absorbent environ 6.000 personnes. Hautes de cinquantes mètres, au maximum, elles s'inscrivent dans un immense espace aujourd'hui libéré de toutes les entraves. De chaque logis la vue sera magnifique, aux étages supérieurs plus encore qu'aux autres. (Le plan prévoit l'extension éventuelle à huit unités d'habitation).



PLAN D'AMENAGEMENT DE SAINT-DIE — JACQUES ANDRE, URBANISTE.

1 à 8. Centre civique et administratif : Hôtel-de-Ville, Hôtel de la Sous-Préfecture, Tribunal de Commerce, Perception, Ponts-et-Chaussées, 9. Hôtel des Postes, 10. Marché couvert, 11. Cathédrale, 12. Evêché, 15. Ecole, 16. Collège de filles, 17. Collège de garçons, 18. Ecole, 19. Ecole ménagère, 20. Ecole, 21. Ecole, 22. Ecole, 23. Ecole, 24. Ecole, 25. Ecole, 26. Hôpital, 27. Maternité, 28. Dispensaire, 29. Hospice, 31. Parcs des sports, 32. Terrain de sport, 33. Théâtre et Salle des Fêtes. 34. Gare routière, 36. Mail, 37. Gare des chemins de fer, 39 et 40. Zone industrielle (agrandissement).

SAINT-DIÉ

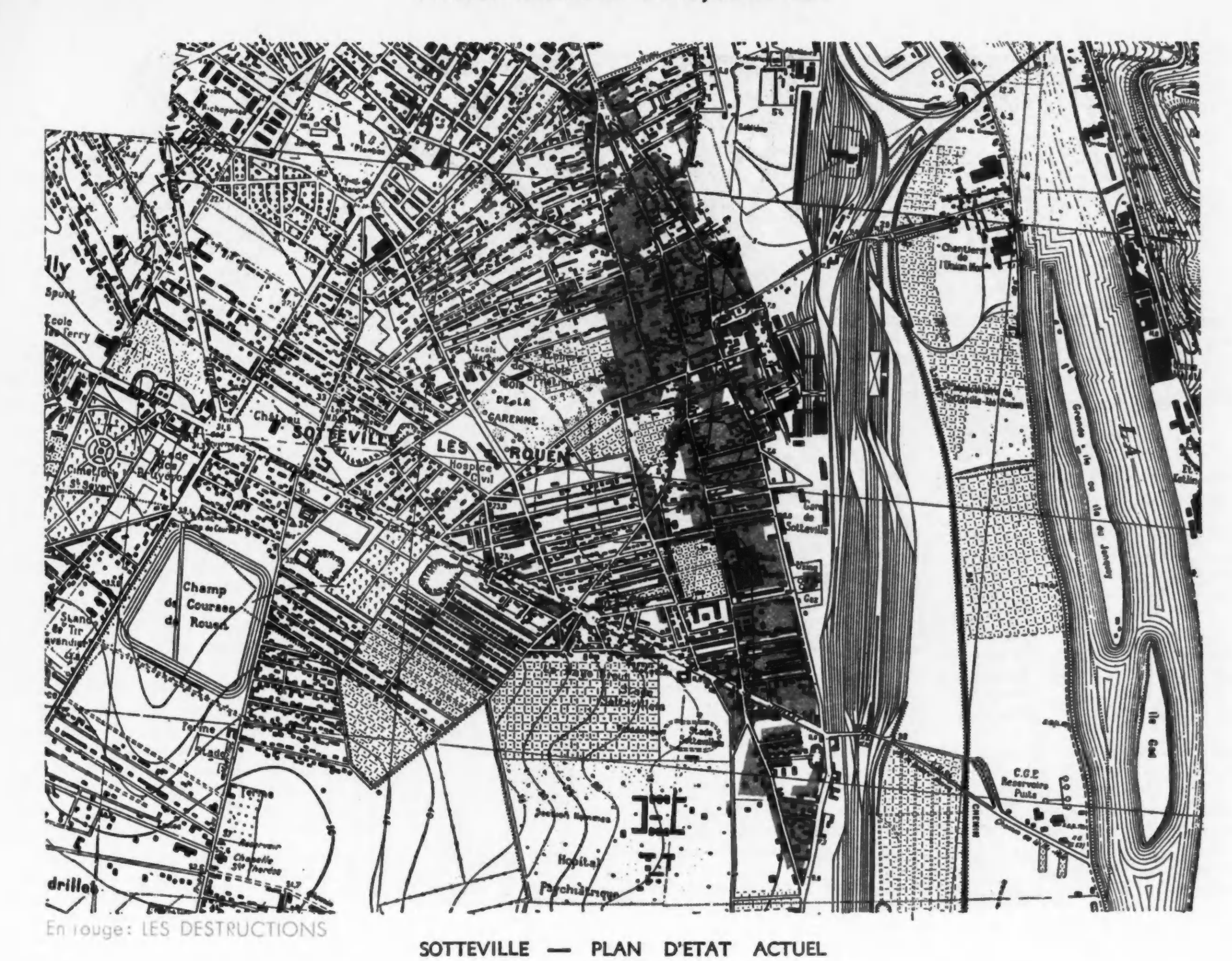
PLAN D'AMENAGEMENT DE JACQUES ANDRE.

Saint-Dié, Sous-Préfecture des Vosges et siège d'un Evêché, comptait, en 1936, 20.315 habitants. La situation démographique est stationnaire depuis 1919.

Sur 3.339 immeubles, 1.359 sont complètement et 1785 partiellement détruits.

Centre industriel et commercial, Saint-Dié se trouve sur la grande route d'Alsace. Le plan d'aménagement prévoit la déviation de cette route pour éviter la traversée du centre, et l'amélioration du réseau urbain. Il prévoit, en outre, la constitution d'une zone commerciale au centre de la ville sur un axe Nord-Ouest, Sud-Est et aux abords de la nouvelle Place du Marché ; l'agrandissement de la zone industrielle vers l'Est, l'agrandissement du parc public et la création de promenades et mails le long des quais de la Meurthe. La création d'un centre civique sur l'emplacement de l'ancienne Place Stanislas agrandie et d'un équipement scolaire, sportif et social moderne.

L'avant-projet du plan d'aménagement a été établi par M. Jacques André et repris par le Service de la Circonscription d'Urbanisme de Nancy.



En rouge: LES DESTRUCTIONS

SOTTEVILLE — PLAN D'ETAT ACTUEL

PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE RECONSTRUCTION DE SOTTEVILLE

PAR MARCEL LODS, URBANISTE

L'idée directrice du Plan de Sotteville peut être brièvement résumée de la façon suivante :

Etant donné un pays :

A) Dont les surfaces bâties ne peuvent plus être augmentées ;

B) Situé au contact même d'une ville importante, Rouen, donc destiné à voir s'accroître sa population ;

C) Ne disposant. en espaces verts, que d'une surface déjà très faible et en danger d'être absorbée par la construction future ;

D) Uniquement construit en pavillons, partie en exploitations agricoles individuelles très anciennes, partie en pavillons modernes, disposés, au hasard,, sans coordination d'ensemble.

Comment pouvait-on établir un plan qui n'était rendu possible que par l'existence d'un volume considérable de destructions groupées au centre de la ville.

Les évènements dont il fallait admettre l'existence étaient, dans l'ordre :

— Un faisceau de chemin de fer, large de plusieurs centaines de mètres, dont la création avait eu pour conséquence première d'isoler une partie importante, celle qui bordait le fleuve en regardant les collines de Bon Secours et de couper pratiquement la ville en deux ;

— Des destructions exercées parallèlement au dit faisceau ;

— Des lotissements désordonnés ;

— La pauvreté d'espaces libres ;

— La nécessité de reloger les sinistrés et d'augmenter la population du pays.

Voici comment on procéda pour tenter de concilier des exigences aussi contradictoires :

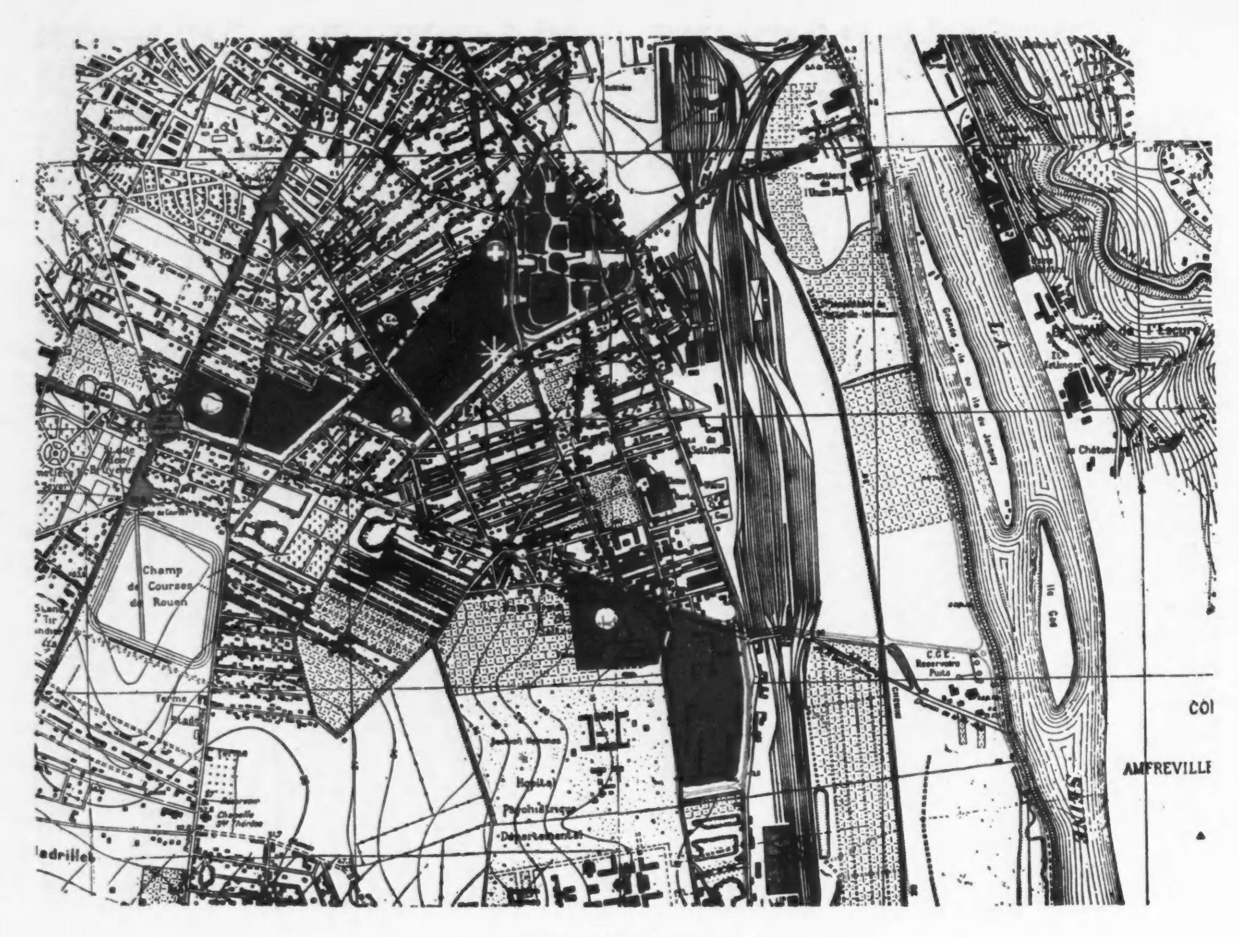
1°) La partie située à l'est du chemin de fer, entre celui-ci et la Seine a été classée comme zone industrielle ; le niveau en sera relevé puisque cette zone est habituellement inondable. On y construira uniquement des usines qui seront l'objet de prescriptions sévères; ce sera de l'usine verte et rien d'autre.

2°) La partie du pays comprenant des pavillons et située en dehors de la zone de destruction sera laissée telle quelle. Les pavillons sont construits, il ne peut être question de changer de groupement et la suppression d'une maison par-ci, par-là, (à supposer qu'on ne reconsruise pas ce qui a été jeté à bas par des bombes isolées), n'apportera aucun remède sérieux.

Par contre, dans les deux noyaux totalement détruits, on créera des cités d'habitations à grande hauteur, dans lesquelles on trouvera un supplément d'habitation tout en créant des espaces verts qui viendront s'ajouter au seul existant (le bois de la Garenne) et qui constitueront pour le pays le poumon indispensable.

L'étude sur le premier des deux ilots a été faite successivement en pavillons et en logements à grande hauteur.

En adoptant des pavillons de surface identique à ceux des logements qui sont prévus dans les immeubles collectifs, on arrive à trouver **260 pavillons**, plus un groupe scolaire, plus le centre cultuel ;



PLAN D'AMENAGEMENT.

ceci avec une viabilité considérable et un isolement assez réduit, les pavillons devant être réunis en longues bandes de lotissements jointifs.

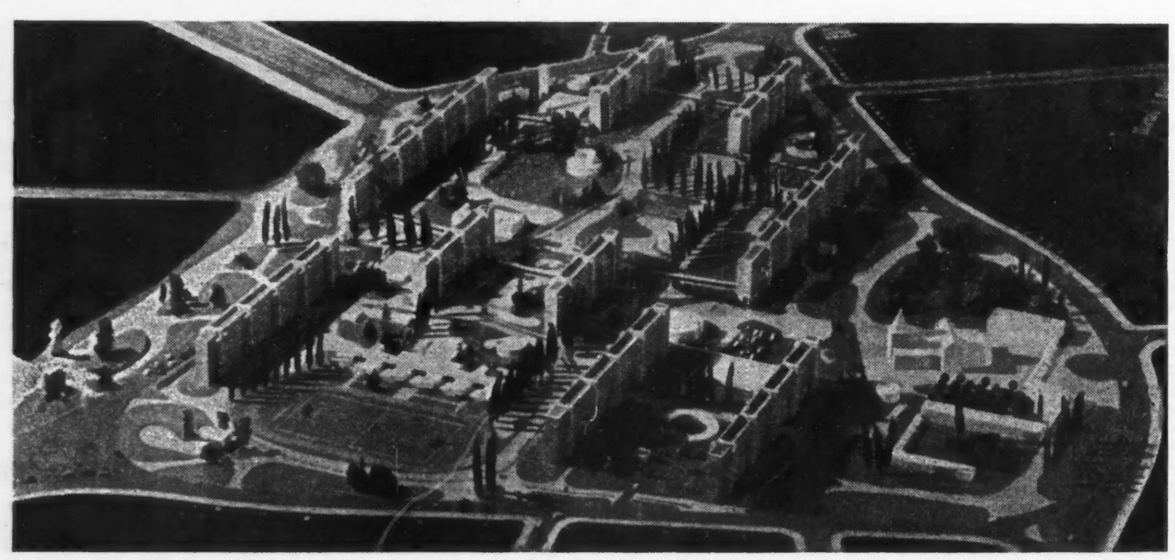
Par contre, la solution sur 10 étages nous amène à ne couvrir en habitations que 5 1/2 % de la surface du terrain, tout en obtenant non seulement le même centre culturel, le même groupe scolaire, mais une zone de parcs totale et l'aération, dans les meilleures conditions, de tous les logements. De plus, elle permettra la circulation des piétons et des enfants dans tout l'ensemble de l'îlot où aucune voiture n'a plus à rentrer (à l'exception des voitures de déménagement, des pompiers, des ambulances et des pompes funèbres). Enfin, elle donnera la possibilité de construire deux dispensaires, une maison du peuple, une piscine, une centre commercial, etc..., etc..., tout ce qu'il faut pour donner une vie sociale parfaite aux **820 logements qui remplacent les 260 pavillons.**

Le deuxième îlot, situé au sud du pays, sera construit sur des dispositions analogues, mais ne sera mis en train qu'après complet achèvement du premier.

Les bâtiments publics auront tous leur emplacement dans le centre civique prévu dans la verdure.

Le résultat total de l'opération est donc une augmentation massive de la population avec des conditions d'habitat infiniment préférables et la création d'espaces verts qui, actuellement, font totalement défaut dans l'ensemble du pays.

M. LODS.



TOURS

Tours, Préfecture de l'Indre-et-Loire, centre d'une agglomération de 130.000 habitants, est située sur la Loire, presque au confluent du Cher, au carrefour des routes nationales Paris-Madrid, Nantes-Orléans.

Tours s'est développée depuis le premier siècle jusqu'à nos jours :

Au 1er siècle : Le castrum était situé sur le coteau dominant la rive droite de la Loire, au point d'intersection du fleuve et des chemins antiques.

Des villes gallo-romaines étaient bâties sur de légères éminences de terrain à l'abri des crues de la Loire et du Cher.

Au IVe siècle : La ville de Tours possédait sa première enceinte fortifiée, entourant le quartier Nord-Est de la ville.

Au Xe siècle : Deuxième enceinte fortifiée, protégeant la basilique construite par les chanoines de St-Martin.

Au XIIe, au XIVe siècles : Réunion des deux premières enceintes.

Au début du XVIe siècle : Une nouvelle et dernière enceinte bastionnée fut commencée en 1518 par François 1er, continuée par Henri IV et achevée en 1687.

C'est au XVe siècle que se situe une période brillante dans l'histoire de Tours et qui favorisera son développement.

Au XVIIIe siècle : A l'époque des grands travaux entrepris dans les principales villes de France, l'Intendant du Cluzel et l'Ingénieur de la Province, M. de Limay, créent à Tours la grande voie Nord-Sud, par la Tranchée, le Pont de Pirre et la rue Royale bordée d'hôtels à ordonnance.

Le territoire de la ville de Tours, sans aucune zone rurale, est situé entre les coteaux de la Loire et du Cher, à une altitude moyenne de 48 m. et fait que Tours ne peut se développer que sur elle-même ou sur les communes voisines qui peuvent être considérées comme zone résidentielle de Tours.

En effet, de nombreux tourangeaux habitent déjà les coteaux Nord, bien exposés au Midi, à l'abri des vents de l'Est, et les coteaux du Cher jouissant d'une vue et d'une lumière particulières à la vallée de la Loire.

Tours possède de nombreux monuments historiques et est le centre d'une région calme, fertile, appelée « les jardins de la France », avec ses nombreux châteaux qui furent le berceau de la Renaissance Française.

Au cours des évènements de juin 1940, Tours fut violemment bombardée et le feu aidant, un quartier entier fut complètement détruit. Ce quartier à grande surface couverte, aux rues étroites, abritait la majeure partie du commerce de la Ville.

Au cours des bombardements de 1945, ce quartier fut à nouveau sinistré.

Au cours de ces bombardements, les communes suburbaines de Tours furent touchées, particulièrement Saint-Pierre, dont toutes les installations ferroviaires furent bouleversées.

Le plan d'aménagement et de reconstruction étudié à la suite des sinistres de 1940 par Camille Lefèvre, fut repris en 1944 par M. Jean Dorian ; les études de Tours furent menées parallèlement avec celles du plan régional.

Les destructions permirent d'envisager le déplacement de la gare et de supprimer les raccordements avec Saint-Pierre-des-Corps et la ligne de Nantes.

Les différentes solutions furent étudiées en accord avec la S.N.C.F. et permirent de définir finalement l'emplacement futur de la gare. Cette solution, libérant une grande superficie occupée primitivement par toutes les installations ferroviaires permit d'envisager un desserrement et un relogement facile des sinistrés et d'assurer des liaisons entre les différents quartiers de Tours.

Tours, ville touristique, ne doit pas perdre son caractère et ne doit pas du fait même du déplacement de la gare, devenir une ville morte. C'est pour cela que la gare a été considérée dans le plan comme un point d'aboutissement et d'éclatement de la circulation et qu'elle doit être facilement accessible des différents quartiers de Tours et des communes suburbaines. Aussi, les idées directrices du plan d'aménagement et de reconstruction ont-elles été guidées par ces préoccupations ainsi que celle de l'amélioration de la circulation routière dans la traversée de Tours.

En dehors de ces grands réseaux de trafic intense, il n'y a qu'une circulation locale assurant la laison entre les différents quartiers commerçants, la nouvelle gare et les communes suburbaines.

L'ossature principale de ce tracé régulateur de Tours comprend : l'élargissement de la rue Nationale sur toute sa longueur et la prolongation par l'Avenue de Grammont ; au départ de la rue Anatole France deux artères se dirigeant :

L'une à l'Est vers la route de Vierzon ; l'autre à l'Ouest pour aboutir au Pont Saint-Sauveur.

Un boulevard circulaire.

Un boulevard extérieur bordant la limite nord du chemin de fer et passant sous l'Avenue de Grammont, viendra se raccorder tangentiellement à l'artère précédente devant la gare pour se prolonger jusqu'au Canal.

La reconstruction des quartiers Nord et Sud sera traitée différemment, de façon à être en accord avec les quartiers avoisinants.

Le quartier Nord sera aménagé par une série d'îlots sensiblement rectangulaires avec une place quadrangulaire située entre la rue Nationale et la rue Marceau, permettant d'assurer le stationnement.

La reconstruction se fera suivant un plan compact, en raison du commerce très actif qui le caractérise tout en ménageant, toutefois, des perspectives sur la Tour Charlemagne, sur la cathédrale, sur l'Hôtel du Commerce.

Le quartier Sud-Est, par contre, permet de créer un quartier neuf, aéré, d'un caractère moderne.

La gare de passage remplaçant la gare en cul-de-sac, sera située au bout d'une longue allée bordée d'un tapis vert et la reliant avec la Préfecture et le centre de la Ville.

Sur ce quartier s'élèveront des bâtiments de deux types différents, au milieu de larges espaces verts ; les uns n'ayant que quatre étages et les autres s'élevant au-dessus de ces constructions, de façon à permettre d'avoir d'avoir des vues panoramiques sur les vallées de la Loire et du Cher, vers les Châteaux d'Amboise et de Chenonceaux, vers Luynes, Langeais et Villandry.

Ce quartier sera raccordé au quartier existant par deux quartiers de transition à voirie plus compacte.

Les administrations publiques seront groupées dans un ensemble de bâtiments situés à l'entrée du nouveau quartier de Tours. On y trouvera les services des Ponts et Chaussées, des Finances, de l'Agriculture, ainsi que les différents Etats-Majors de l'Air et de la Guerre correspondant aux garnisons établies aux environs de Tours.

Un centre civique à salle polyvalente est prévu à proximité de l'avenue de Grammont et des quartiers neufs, où pourraient éventuellement se tenir des congrès, manifestations, réunions et expositions.

Dans chaque quartier il est prévu un centre social avec bibliothèque, dispensaire, qui sera construit à proximité des nouvelles écoles, afin de pouvoir profiter des plateaux d'évolution de celles-ci.

L'Institut de Touraine et l'Université populaire devant se développer afin de correspondre à la demande des étrangers désirant venir apprendre la langue française, il est prévu la création d'un centre universitaire avec logements et foyers.

Chaque groupe scolaire sinistré sera reconstruit suivant la technique moderne, avec un plateau d'évolution. Des plateaux d'évolution seront également adjoints aux groupes scolaires existants.

L'équipement sportif de la Ville prévoit la création d'un centre sportif à l'intérieur de Tours, sur l'emplacement du Champ Giraud, devant comprendre : 1 stade, 1 piscine d'été, 1 piscine d'hiver, des plateaux d'évolution.

1 stade A.S.P.O. sera créé au voisinage de la nouvelle gare.

Les bords du Cher et de la Loire ainsi que différentes îles seront aménagés en vue des sports nautiques et des baignades.

Le vélodrome sera maintenu.

Un grand ensemble pour entraînement et manifestations est prévu au Parc Grammont.

Le camp d'aviation de Parçay recevra l'équipement pour permettre la pratique des sports aériens civils.

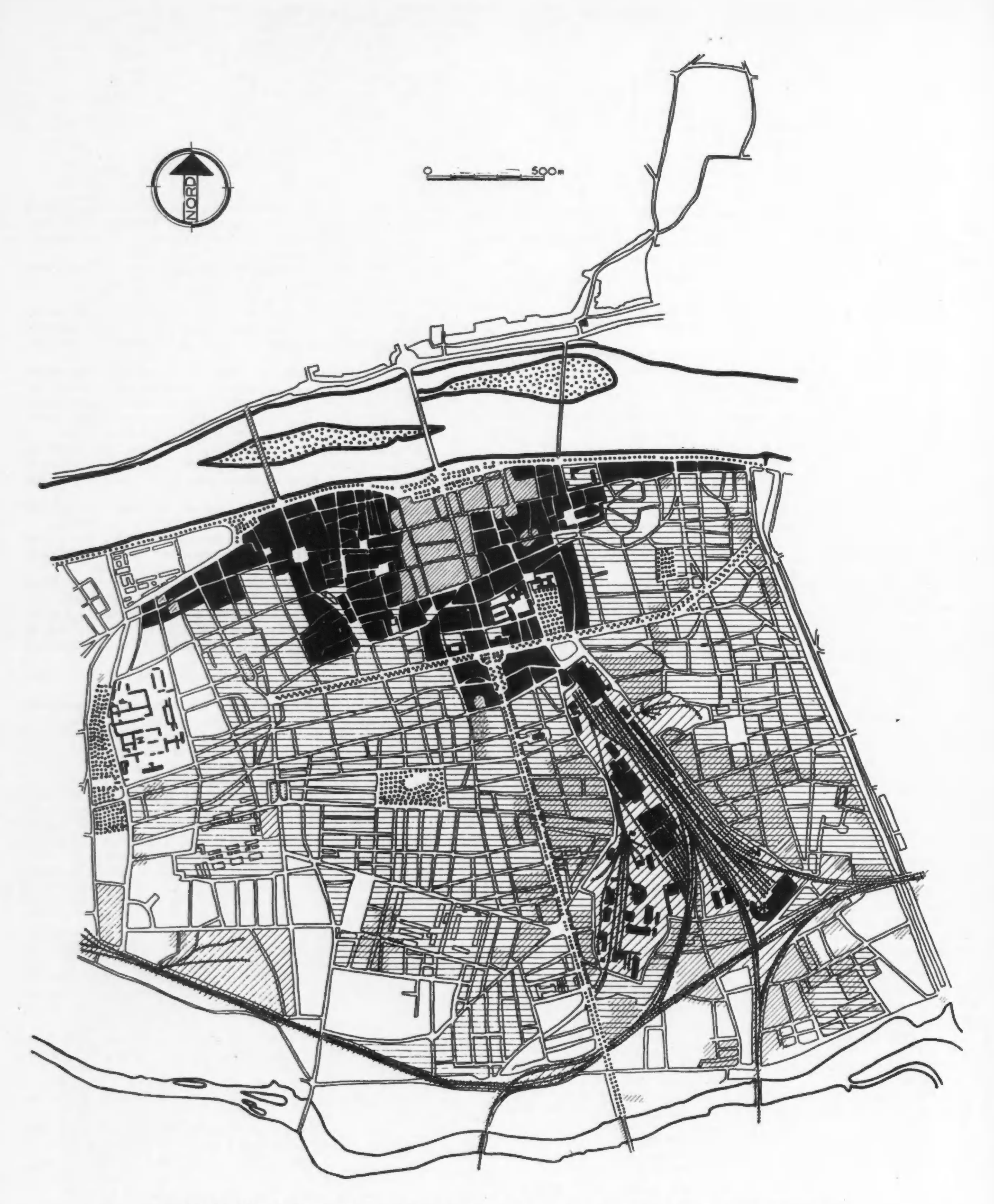
Tours, située au centre des jardins de la France est une capitale touristique importante et avant la guerre de nombreux étrangers venaient y séjourner et visiter les châteaux de la Loire.

Afin de conserver et de développer cette industrie à Tours, il est prévu dans le nouveau quartier des hôtels de voyageurs, de touristes, de résidence.

Une gare routière importante avec arrêts et bureaux en ville sera établie près de la gare de la S.N.C.F.

Les industries situées dans l'ancienne emprise du chemin de fer et raccordées au fer seront reportées dans la zone industrielle de Saint-Pierre, au voisinage de la gare de triage de la S.N.C.F.

Jean DORIAN.



TOURS : PLAN DE LA VILLE EN 1939 ET LOCALISATION DES DESTRUCTIONS

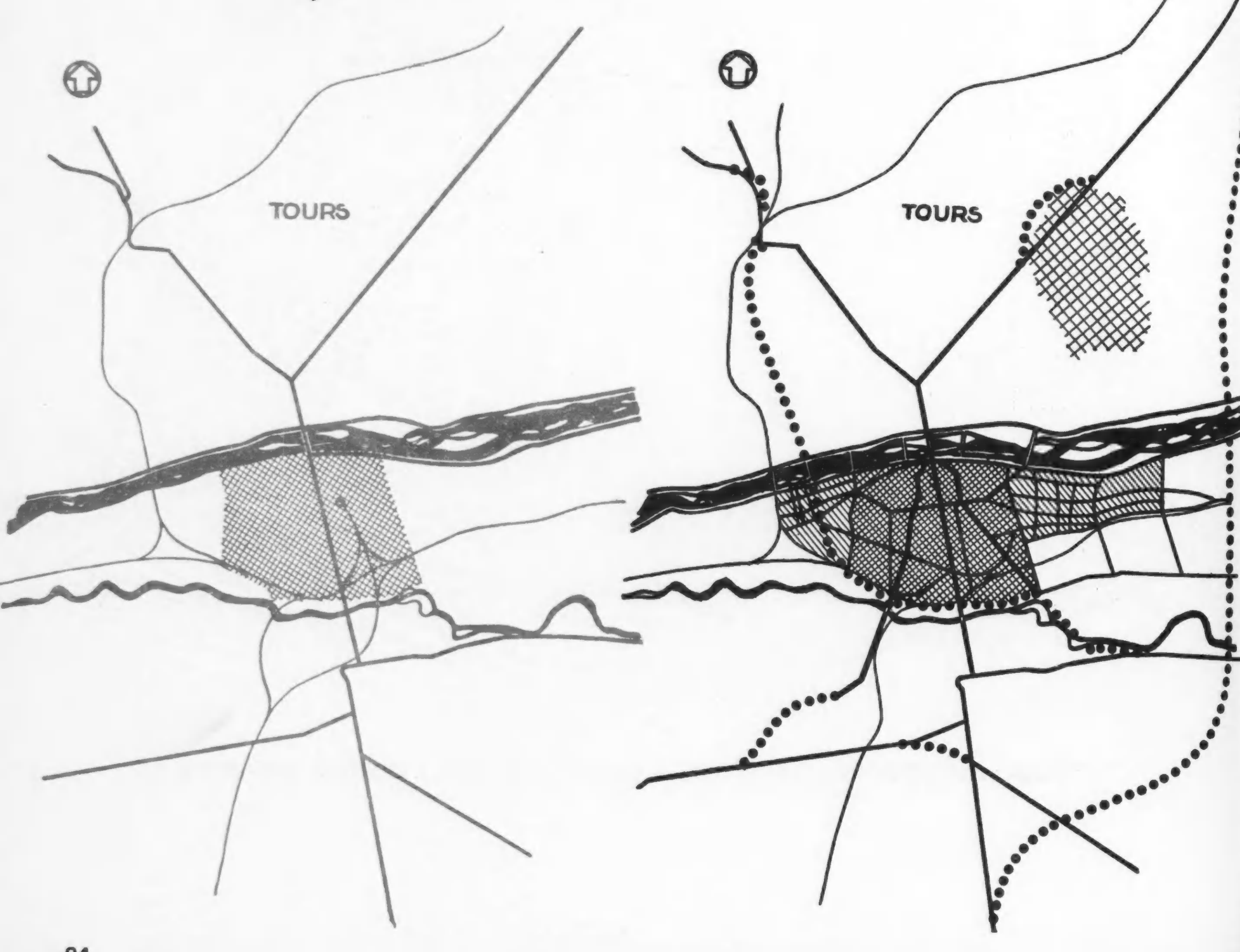


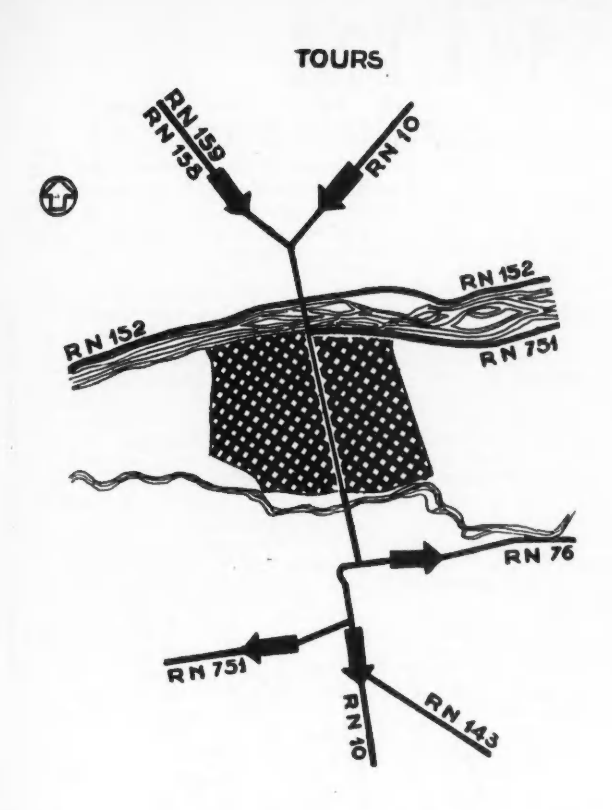
TOURS : PLAN D'AMENAGEMENT ET DE RECONSTRUCTION. J. DORIAN, URBANISTE

TOURS

TOURS

Ci-contre : Etat actuel de la gare.
Ci-dessous, à droite : Etat actuel de Tours par rapport à la situation régionale.
Ci-dessous, à gauche : Situation future de Tours avec les zones d'extension.





TOURS

RN 159
RN 158
RN 10
RN 152
RN 152
RN 751
RN 76
RN 751
RN 10
RN 143

Ci-dessus : Tracé actuel des routes nationales traversant Tours.

Ci-dessus : Schéma du nouveau tracé des routes nationales.

Ci-dessous : Circulation actuelle à travers Tours.

Ci-dessous : Plan d'aménagement et de reconstruction de Tours.

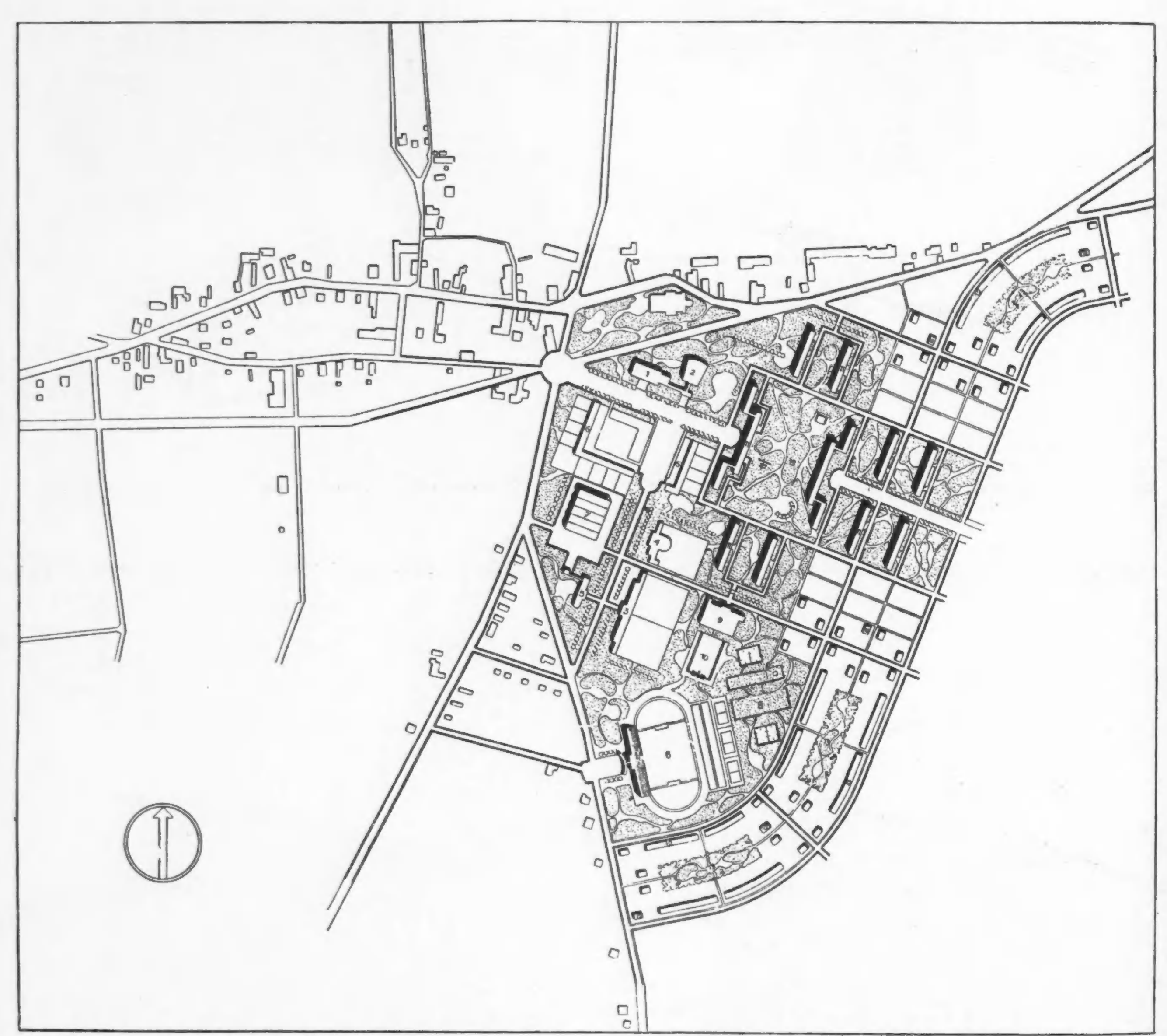
TOURS

TOURS

WITTELSHEIM

ZONE DES MINES DE POTASSES D'ALSACE (HAUT-RHIN)

URBANISTE : JEAN GINSBERG



1. Maison du Peuple - 2, salle des Fêtes - 3. Ecole des Filles et Garçons - 4. Ecole maternelle 5. Centre Social - 6. Centre Commercial - 7. Marché couvert - 8. Stade et Jeux de plein air -9. Piscine couverte - 10. Piscine de plein air - 11. Habitations collectives - 12. Habitations individuelles - 13. Jardins d'Enfants.

La commune de Wittelsheim comptait avant la guerre plus de 7.000 habitants ; elle a eu 442 maisons entièrement détruites - le village de Vittelsheim a été rasé aux trois-quarts.

Le présent projet prévoyait la construction d'une cité nouvelle à l'écart des voies de circulation et à côté de ce qui subsiste de l'ancien village, le nouveau centre social étant placé de manière à former un trait d'union entre les deux.

La majeure partie de la population serait logée dans des habitations collectives.

ORGANISATION DE L'URBANISME EN ALGÉRIE

L'Urbanisme a connu en Algérie des fortunes diverses. Appuyé dès 1930 par la Municipalité d'Alger et de nombreux organismes privés, il semblait devoir prendre un excellent départ ; à cette époque, tout faisait penser que l'Algérie allait bientôt être, dans la voie des réalisations, très en avance sur la métropole.

Des manifestations publiques couronnées de succès marquèrent à deux reprises la faveur du grand public à l'égard de l'aménagement des cités algériennes. Un effort constant qui aboutit à l'étude et à la présentation d'un plan régional d'urbanisme donnait à espérer en 1939 que la transformation et le développement d'Alger d'abord, puis des grandes villes d'Algérie allaient enfin être l'objet d'études détaillées et de réalisations nombreuses.

L'accroissement continu des centres urbains rendait souhaitable une grande activité en la matière. Mais, depuis la guerre, d'autres préoccupations plus immédiates ont détourné l'attention du public de ces questions et l'urbanisme pris de plus en plus figure de science abstraite, monopole d'une élite cultivée mais inféconde, il dévia vers l'académisme, perdant ainsi contact avec la masse, et, l'année de grâce 1946, il se manifeste plus par des conférences que par des actes constructifs.

Enfin, l'Algérie, par une inexplicable anomalie, se trouve en porte à faux, groupe de départements français, elle ne peut légiférer comme ses voisins le Maroc et la Tunisie, pays de protectorat, et, par contre, l'actuelle législation française ne lui est pas applicable.

Mais, une paralysie passagère ne signifie nullement que dans un avenir proche l'Algérie ne retrouvera pas sa voie. Il ne faut pas oublier, en effet, que depuis le débarquement en Afrique du Nord, jusqu'au milieu de l'année 1945, elle a fourni un important effort de guerre qui l'a pratiquement privée du concours de la partie la plus active de sa population. Ceci, avec toutes les conséquences qui en résultent, suffit à expliquer bien des choses.

Il est intéressant de dresser une brève étude historique de l'urbanisme en Algérie. La voici :

1931. — *Plan d'aménagement de la Ville d'Alger dressé par Prost.*

1933. — *Marché passé entre la Ville d'Alger d'une part et Prost et Rotiva d'autre part pour l'établissement du Plan Régional.*

La Ville crée un service spécial dit du Plan Régional, dirigé d'Alger par Coquerel.

Cette initiative se trouve « légalisée » par le décret-loi du 25 juillet 1935 applicable à l'Algérie et créant les plans régionaux.

1937. — *Constitution d'un groupement régional d'urbanisme (Alger et 17 communes environnantes).*

Le service du Plan Régional créé par la Ville d'Alger est chargé de poursuivre les études techniques sous la surveillance du Comité Régional présidé par le Préfet.

C'est à partir de ce moment que les grandes lignes du développement d'Alger sont vraiment définies. C'est là l'œuvre de Coquerel et de son équipe et il est infiniment regrettable qu'après son départ, en 1942, des critiques qui auraient pû se manifester avant aient tenté de remettre en question un travail remarquable dont les qualités étaient d'un tel ordre que l'essentiel en a subsisté malgré toutes les attaques. Coquerel a attaché son nom au Plan Régional d'Alger et cela personne ne peut le contester.

1942. — *Création du Service Central d'Urbanisme du Gouvernement Général de l'Algérie (arrêté du 3 février 1942).*

But poursuivi :

a) *Organisation dans chaque département algérien d'un service d'urbanisme ;*

b) *Fixation d'une doctrine.*

c) *Etude de l'application à l'Algérie des textes métropolitains.*

8 novembre 1942. — *Débarquement allié.*

ACTION DU SERVICE CENTRAL D'URBANISME

I. — *Sur le plan départemental.*

ALGER. — *Création du Service Départemental d'Urbanisme d'Alger remplaçant le Comité Régional de la région algéroise. Ce service doit poursuivre les études du Plan Régional et provoquer la mise en route des plans d'aménagement des villes soumises aux prescriptions des décrets du 5 janvier 1922 et 24 octobre 1925 étendant à l'Algérie les lois du 14 mars 1919 et du 19 juillet 1924.*

ORAN. — *Le Service Départemental n'est pas encore créé, mais le Plan Régional d'Oran est mis en route.*

CONSTANTINE. — *Pas encore de Service Départemental, mais plan de la région de Bône à l'étude.*

II. — *Doctrine. Etudes SOCARD :*

a) *Sur l'élaboration des plans d'aménagement des villes.*

b) *Sur les zones industrielles.*

III. — *Nouveaux textes français appliqués à l'Algérie (Néant).*

Ce bref exposé confirme que l'Algérie possède seulement des textes anciens et insuffisants. Le décret-loi de 1935 a été exploité au mieux dans la région algéroise. Mais, seules la loi sur l'Urbanisme du 15 juin 1943 modernisant les textes épars et l'ordonnance du 28 octobre 1945 sur le permis de construire permettraient une action vraiment efficace.

Cependant, un gros effort a été fait : en fonction du décret de 1935, 15 groupements d'urbanisme ont été créés. Le Plan Régional de la Région Algéroise pourra être vaisemblablement présenté bientôt à l'examen du Conseil d'Etat. Enfin, les Ponts et Chaussées passent à l'exécution des projets du Plan Régional avant même son approbation.

Il y a donc, pour la Région d'Alger, un bilan en définitive favorable malgré des conditions de travail difficiles et là le retard est pratiquement inexistant au moins pour l'essentiel.

La crise la plus grave affecte les plans communaux mis en route dans le seul département d'Alger. 30 ont été lancés depuis la création du service. Or, aucun jusqu'à ce jour n'a été présenté. La guerre et ses conséquences ont apporté certes de graves perturbations, mais il existe d'autres causes.

La principale peut-être, est que les Maires sont chargés d'assurer l'exécution, mais ayant à leur charge 50 % des frais d'études, ils ne se soucient de grever le budget communal de charges nouvelles. Si l'engouement passé pour l'Urbanisme avait subsisté, les municipalités auraient eu à en tenir compte, mais le temps n'est plus où une exposition d'Urbanisme trouvait sa place à la Foire d'Alger et touchait ainsi le grand public qui, sans comprendre entièrement le détail des études, saisissait l'importance de l'urbanisme pour ce qu'il pouvait améliorer les conditions d'existence.

Il existe, il est vrai, un Institut d'Urbanisme à Alger et nous n'aurions garde de critiquer l'initiative de ceux qui l'ont créé, mais si captivants que soient ses cours, ils ne réunissent que peu d'adeptes; or, l'Urbanisme ne peut se manifester vigoureusement s'il n'est l'expression d'une volonté populaire, parce qu'il est justement à l'échelle de toute une population. S'il n'est pas animé par elle, il risque vite de ne plus donner lieu qu'à d'intéressantes spéculations de l'esprit sans portée pratique.

Enfin, si les Maires ne sont pas stimulés par leurs électeurs, ils n'ont par surcroît aucun risque à faire preuve d'apathie, car les sanctions sont inexistantes et l'administration est sans arme légale pour imposer et contraindre.

Une autre raison de la lenteur des études vient de ce que les techniciens sont peu nombreux, assez chargés de besogne et médiocrement rétribués : le tarif d'honoraires n'a pas été relevé suffisamment et le Gouvernement Général s'oppose assez inconsidérément à un réajustement équitable, de sorte que les projets d'urbanisme sont délaissés au profit des projets d'architecture d'une rétribution aléatoire.

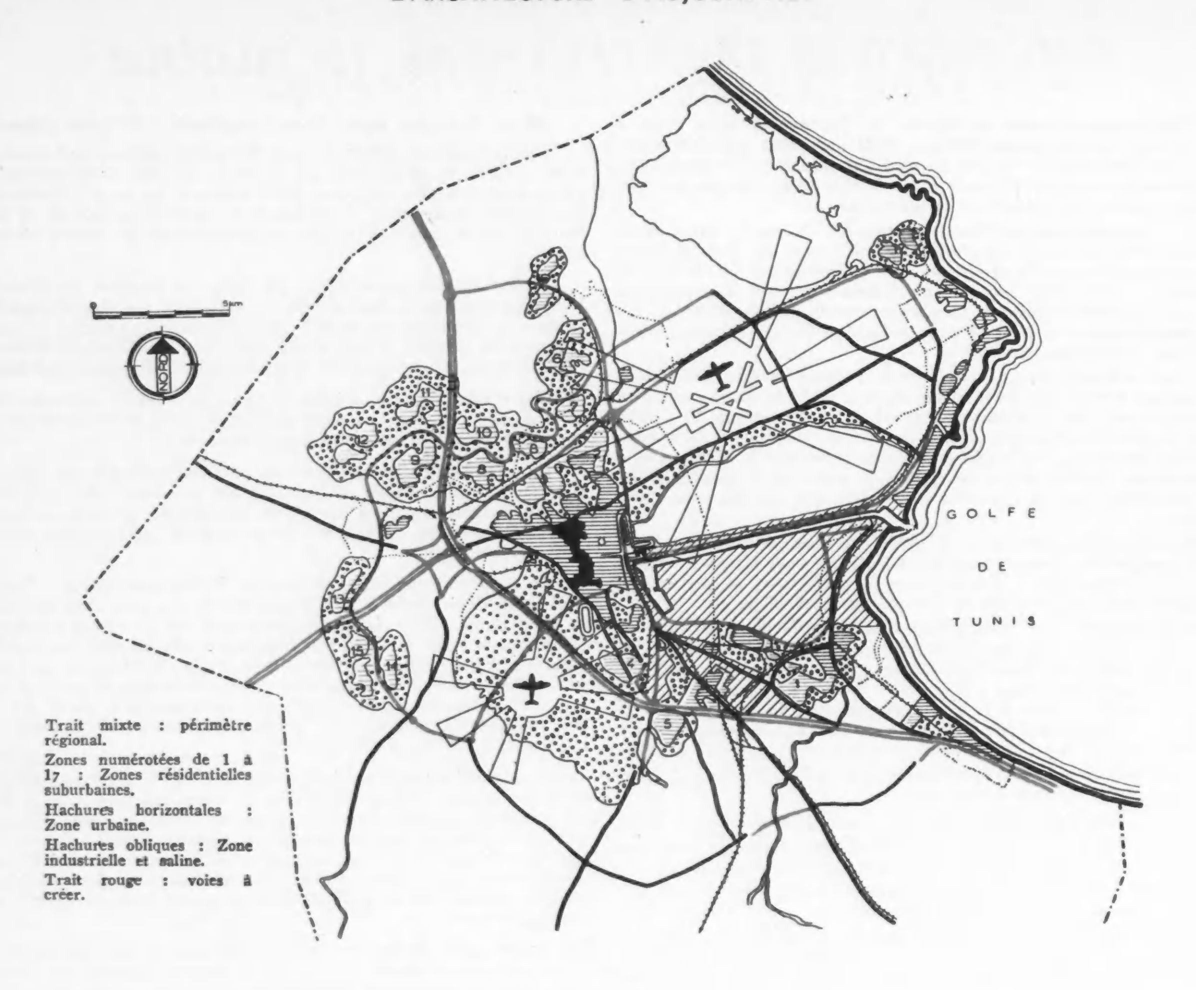
Il semble d'ailleurs que le système actuel est sur ce point très défectueux, les urbanistes éprouvent généralement d'assez grandes difficultés à conduire leurs enquêtes, ils ne disposent pas de moyens suffisants et une partie de la charge matérielle du travail ne peut être aisément assumée par eux. Une organisation qui les déchargerait du travail de détail améliorerait certainement le rendement.

En résumé, malgré que la situation ne soit pas satisfaisante, il apparaît qu'une armature existe, que l'anarchie est loin de régner et qu'il suffirait de combler certaines lacunes pour que très rapidement l'Algérie soit en mesure de redonner à l'Urbanisme la considération à laquelle il a droit, ce qui hâterait l'établissement des plans d'équipement de ses cités.

Pour cela, il faudrait : Appliquer la législation française. Encourager les manifestations en faveur de l'Urbanisme. Organiser une collaboration efficace entre les services administratifs et les urbanistes afin que ceux-ci soient aidés et soutenus dans leur tâche. Rétribuer les techniciens d'une façon satisfaisante.

Il est donc à souhaiter que les organismes responsables fassent preuve d'énergie et de clairvoyance et négligent provisoirement certains aspects accessoires de la question, même s'ils ont une importance technique, afin de régler d'abord sur le plan administratif les problèmes essentiels dont la résolution conditionne l'ensemble.

Il manque aujourd'hui le souffle puissant qui réveille les activités assoupies, suscite à nouveau un certain enthousiasme et provoque des émulations, il faut qu'il se manifeste rapidement, car les villes ont vu leur chiffre de population s'accroître et sont à la veille d'une nouvelle expansion immobilière, encore freinée par le manque de matériaux mais qui s'imposera irrésistiblement dès qu'elle le pourra. Si tout n'est pas préparé pour la guider, le désastre sera irréparable et l'Algérie perdra toute chance de donner à ses cités le cadre qui leur fait défaut.



Trait mixte : périmètre régional.
Zones numérotées de 1 à 17 : Zones résidentielles suburbaines.
Hachures horizontales : Zone urbaine.
Hachures obliques : Zone industrielle et saline.
Trait rouge : voies à créer.

TUNIS

Unité économique et démographique délimitée pour vingt ans environ, la circonscription d'urbanisme de la région de Tunis comprend un territoire de 20 km. environ de rayon autour du centre-ville. Son aménagement a fait l'objet d'un plan directeur régional qui propose des solutions aux problèmes essentiels du domaine bâti tunisois : l'habitat, le développement de l'industrie, les communications.

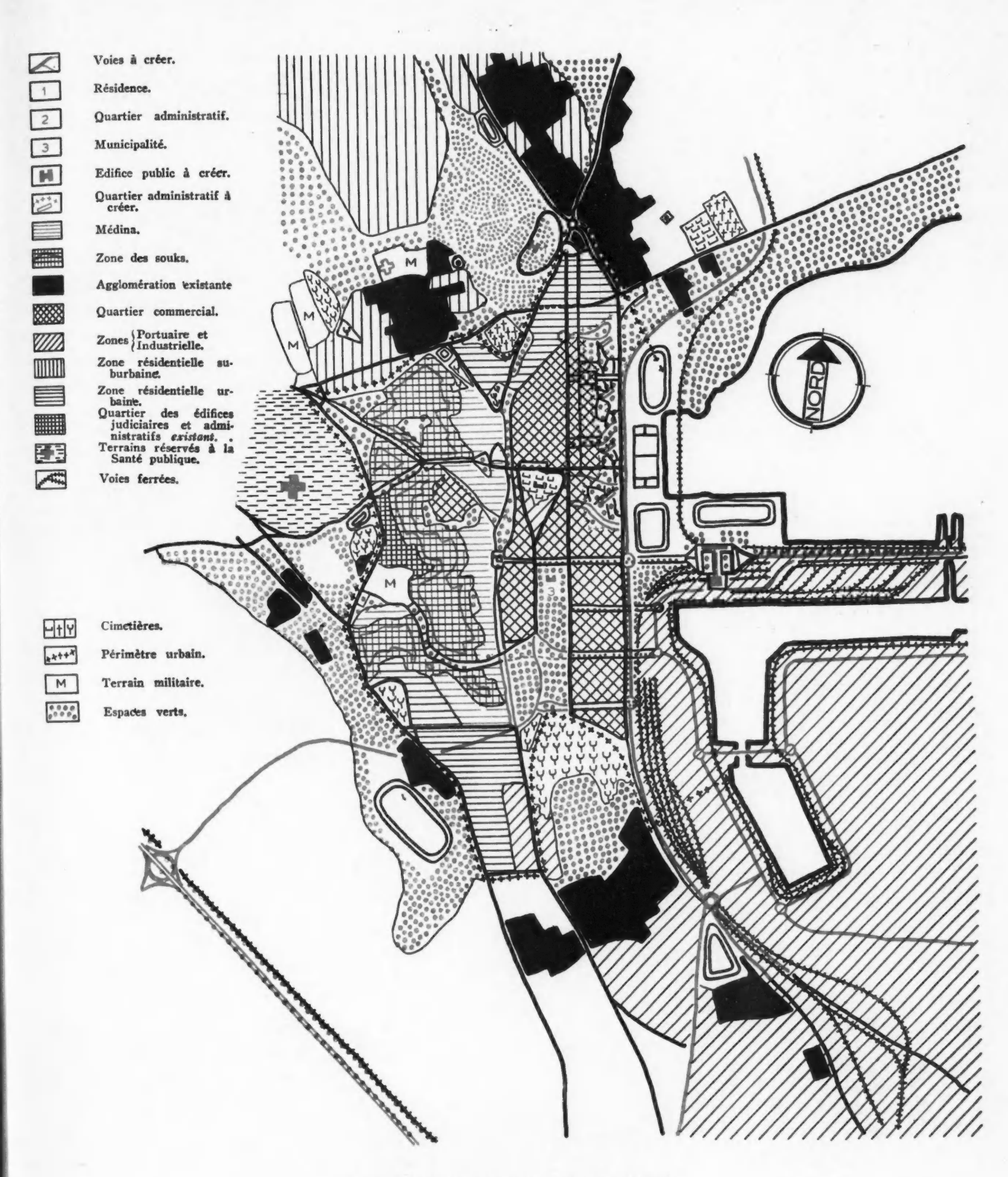
L'accroissement démographique rapide enregistré dans le passé laisse prévoir dans vingt ans une population double de ce qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire voisine du million. Les conditions de surpopulation et d'insalubrité qui touchent le tiers des citadins environ ajoutent au problème de l'habitat des besoins urgents. La ville musulmane ou Médina, enfermée dans son enceinte historique a dépassé depuis longtemps son maximum de contenance. La ville européenne, construite en majeure partie sur remblai du lac de Tunis, sans souci d'orientation et de ventilation, ne saurait sans aggraver les conditions d'hygiène, se développer dans le même sens. Il importe avant tout de ne pas renouveler dans l'avenir l'erreur du passé.

En profitant du site, ceinturé du Nord-Est au Sud-Ouest par une chaîne de collines, le plan directeur délimite dix sept zones résidentielles suburbaines d'extension satisfaisant aux conditions d'altitude, d'orientation, de ventilation et de vue. Chaque zone où est respecté dans une juste mesure le mode d'habitation traditionnel, constitue une unité de 30 à 50.000 habitants articulée par quartiers et comportant les organes collectifs nécessaires à la vie d'une cité et compatibles avec son économie. Au centre, les quartiers d'affaires et d'administration pourront s'organiser dans la ville actuelle.

En liaison avec le développement des ports de Tunis et La-Goulette, la zone industrielle amorcée s'étend normalement vers le Sud en fonction des vents dominants du Nord-Ouest et du réseau des voies ferrées et maritimes

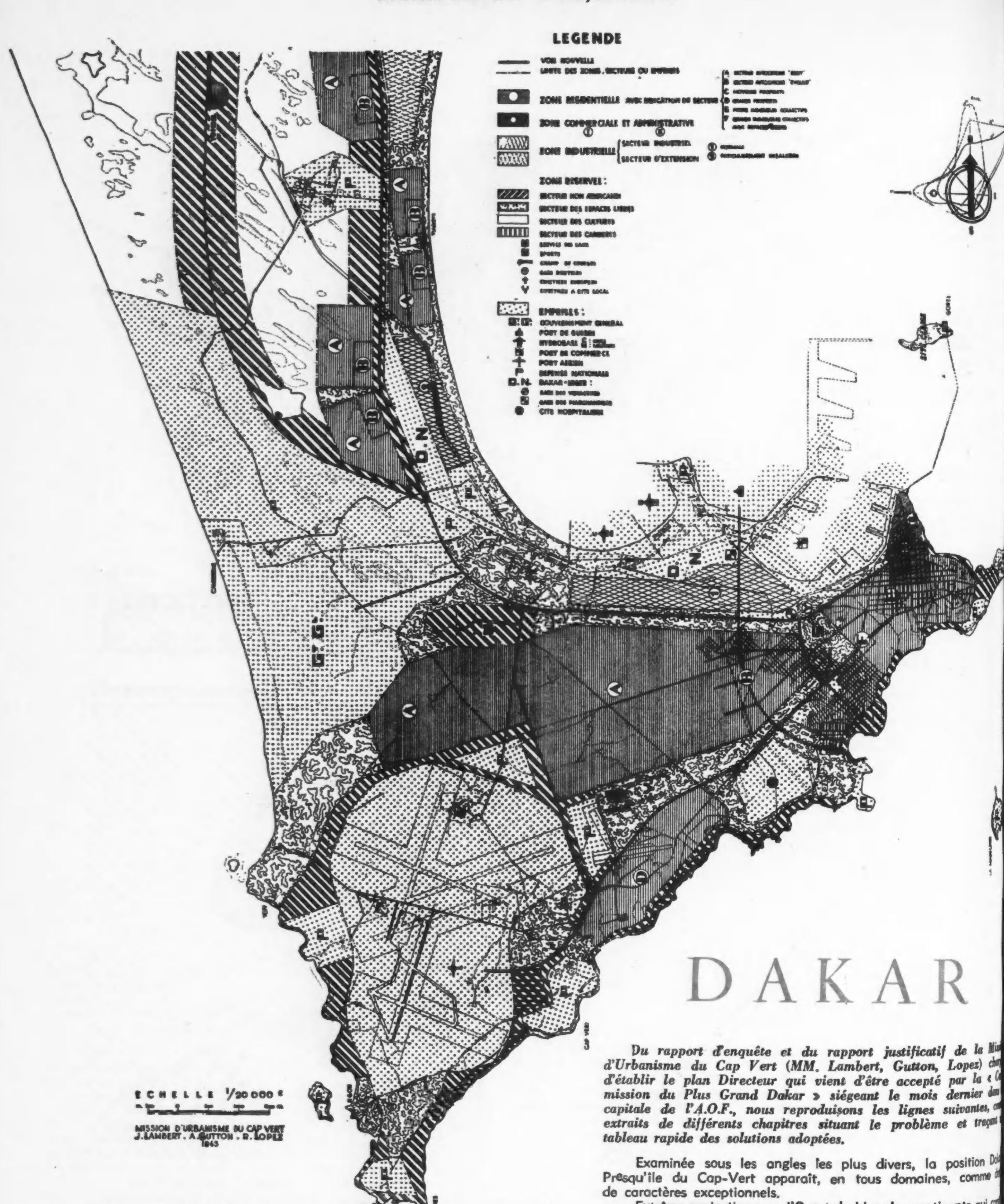
Centre important de communications, carrefour des grandes routes aériennes, Tunis verra s'améliorer considérablement son réseau de circulations. L'aérodrome de l'Auina, au Nord, a été étudié en vue d'un trafic international intense et la création d'un aérodrome de tourisme sur le lac Sedjoumi asséché a été envisagée. Le problème routier portant principalement sur les difficultés de pénétration dans la ville ne peut être résolu par des aménagements de détail. Le plan propose des solutions d'avenir : l'autostrade d'évitement Bizerte-Le Caire avec embranchement vers l'Ouest et l'Algérie, grandes voies d'accès Nord et Sud la reliant à l'avenue Gambetta. route à circulation rapide de desserte des plages du Nord-Est en prolongement de l'avenue Jules Ferry, voie de grande ceinture desservant les zones industrielles, etc...

Dans le cadre des données générales du plan directeur groupant la ville de Tunis et une dizaine de communes de banlieue réunies en syndicat intercommunal, des plans d'aménagement particuliers sont à l'étude. Ils s'attachent principalement à résoudre les problèmes d'orientaton de l'extension, de remodélation des quartiers, de curetages des îlots insalubres.



PLAN D'AMÉNAGEMENT DE TUNIS

URBANISTE : FRANCIS JERROLD.



PLAN DIRECTEUR DE LA PRESQU'ILE DU CAP VERT RÉGION DE DAKAR

DAKAR

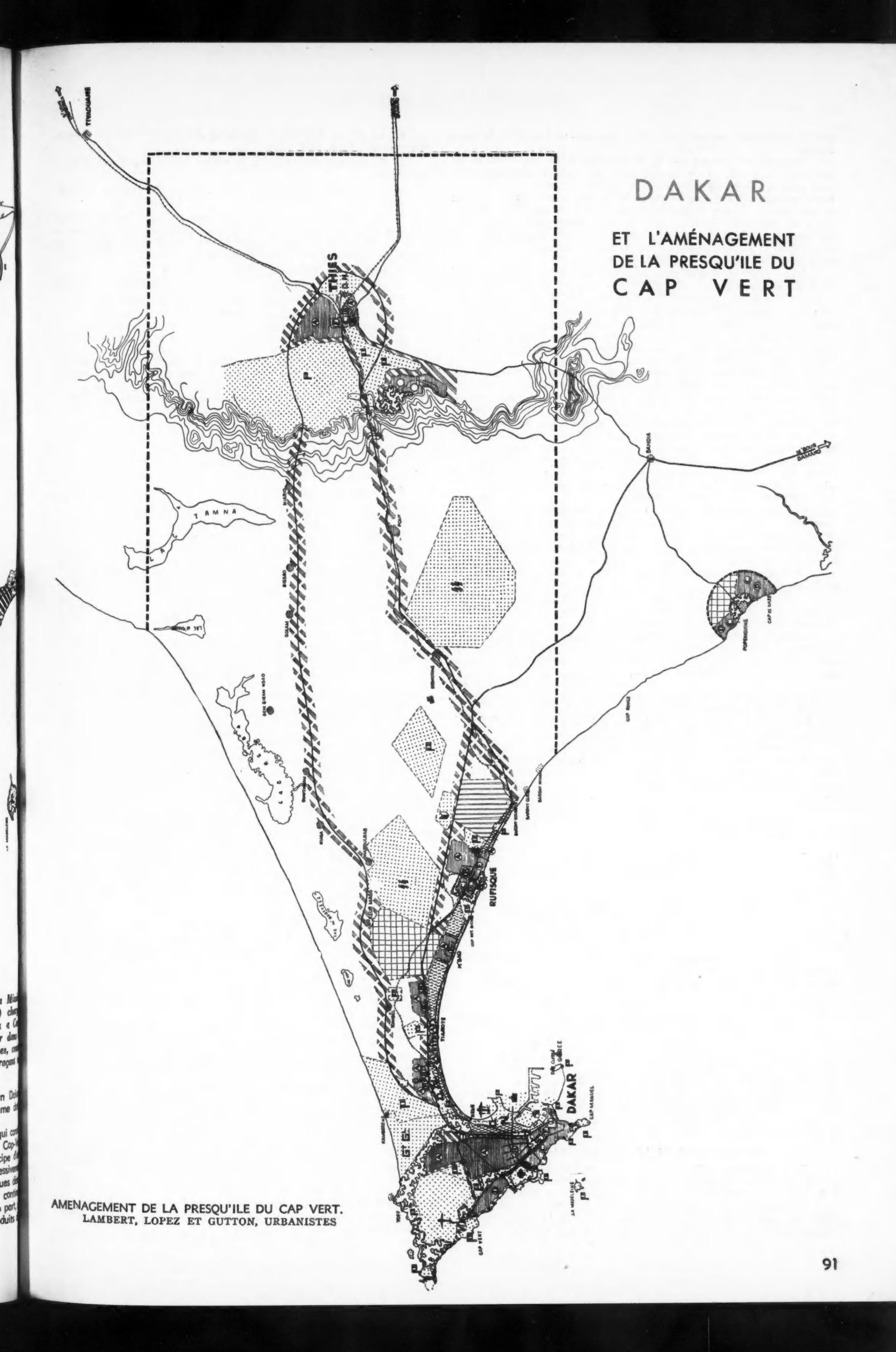
Du rapport d'enquête et du rapport justificatif de la Mi[…] d'Urbanisme du Cap Vert (MM. Lambert, Gutton, Lopez) char[…] d'établir le plan Directeur qui vient d'être accepté par la « Co[…] mission du Plus Grand Dakar » siégeant le mois dernier dans […] capitale de l'A.O.F., nous reproduisons les lignes suivantes, co[…] extraits de différents chapitres situant le problème et traçant […] tableau rapide des solutions adoptées.

Examinée sous les angles les plus divers, la position Dak[…] Presqu'île du Cap-Vert apparaît, en tous domaines, comme do[…] de caractères exceptionnels.

Extrême projection vers l'Ouest du bloc des continents qui co[…] tuent l'Ancien Monde, la position Dakar-Presqu'île du Cap-V[…] (Dakar, latitude 14°40'41", longitude 19°46'15") participe d'[…] part, par ses sables et les cordons littoraux qui l'ont progressive[…] rattachée au socle continental, au vaste système des étendues dé[…] tiques barrant, du 15° au 30° de latitude nord, tout le conti[…] africain et l'Asie Occidentale, comme elle participe, d'autre part, […] ses brousses, ses végétaux, le régime de ses pluies, les produits […]

DAKAR

ET L'AMÉNAGEMENT DE LA PRESQU'ILE DU CAP VERT



AMENAGEMENT DE LA PRESQU'ILE DU CAP VERT.
LAMBERT, LOPEZ ET GUTTON, URBANISTES

elle vit, au monde sub-équatorial dont elle est, vers le nord, le poste avancé.

Eminemment marine par le développement de ses côtes et les qualités de sa rade, éminemment aérienne par son isolement entre deux déserts — 2.000 kilomètres de sables au Nord, 3.000 kilomètres d'océan au Sud — par sa conformation même et le peu d'altitude de ses superstructures, la position Dakar-Presqu'île du Cap-Vert, cas limite de différents domaines naturels devra donc offrir, à qui vient du Nord ou du Sud par voie maritime ou aérienne, l'escale favorable où s'établit le premier contact avec un monde nouveau et où se formule le premier jugement sur l'œuvre d'une grande nation.

Dans l'histoire, si elle n'apparaît que tardivement, Dakar prend au XIX° et au début du XX° siècle, rapidement de l'importance : poste de comptoirs marchands, escale transatlantique, centre de distribution régionale, pôle d'attraction pour les populations autochtones, point d'appui stratégique et poste de surveillance sur l'Atlantique, puis base impériale de sécurité, elle est devenue brusquement, au cours des guerres mondiales et spécialement ces dernières années, l'un des points les plus sensibles de la planète.

Dans le domaine ethnique, ce récif battu par les houles et les vents marins, sans eau potable primitivement que les résidus des tornades, n'a été longtemps que le refuge des tribus de pêcheurs lebous, premiers occupants de la Presqu'île, avant de devenir par l'appel de main-d'œuvre continu depuis le début de l'ère mécanique, le point de rassemblement (et plus tard d'évolution) des autochtones de l'Occident africain.

De mœurs simples et douces, musulmans pour la plus grande partie, les habitants noirs de Dakar, à l'origine cultivateurs et pêcheurs, partagent leurs activités entre différentes fonctions suivant leurs aptitudes et leur degré d'instruction.

Un bon nombre sont heureusement demeurés attachés à la terre et pourvoient à la nourriture de leurs concitoyens et de la population européene en cultivant avec application les jardins maraîchers qui, depuis le nord de Médina jusqu'à Cambérène, tapissent de vert le sol de la Presqu'île.

D'autres maintiennent les traditions de leurs ancêtres, les pêcheurs du Cap.

Le plus grand nombre s'emploie au port, en qualité de dockers et manœuvres ; au Dakar-Niger ; dans les magasins et entrepôts des maisons d'exportation et d'importation.

Certains ayant acquis, souvent avec facilité, des notions de mécanique, travaillent dans les ateliers du chemin de fer, à l'arsenal, à l'aviation, dans les manufactures et usines. dans les garages, les compagnies de transports, etc...

L'industrie du bâtiment et les métiers annexes en occupent un bon nombre, après des apprentissages dont certains commencent dans les écoles primaires.

Les artisans sont encore nombreux, qui travaillent avec habileté le bois, le fer, les étoffes et aussi les métaux précieux.

La population européene encadre la population autochtone.

Dans sa majeure partie, elle appartient à l'administration ; elle préside aux destinées du commerce de gros ; dirige les grandes entreprises de travaux publics et particuliers, forme les cadres supérieurs de tous les services techniques, fournit les agents de maitrise des industries, les contremaîtres des entreprises de bâtiment.

La population libano-syrienne tient en main la presque totalité du commerce de détail.

La fonction économique de la position Dakar-Presqu'île du Cap-Vert constitue, par les nécessités de son maintien et les exigences de son développement, l'un des postes les plus importants de cette enquête.

Dakar reçoit du continent, transforme et distribue les produits venant de son vaste hinterland : celui-ci, englobant le Sénégal, atteint le cœur du Soudan et pousse vers la Mauritanie ; tandis que, porte largement ouverte au dehors, il reçoit tous les produits nécessaires à ces vastes territoires.

Mais cette fonction est amplement dépassée par le rôle d'escale du port de Dakar, escale où, en temps normal, plus de trente lignes de navigation touchent et se ravitaillent. Par ailleurs, l'importance croissante de Dakar base aérienne affirme la valeur de cette « plaque tournante » de l'Atlantique.

Malgré sa situation complètement excentrique à la masse des colonies constituant l'A. O. F. Dakar joue depuis longtemps le rôle de capitale pour l'ensemble de ces territoires. Elle doit ce privilège aux qualités exeptionnelles de sa position sur les grandes voies d'échange internationales, de son climat et de sa vie sociale.

Le rassemblement de nombreuses administrations sur un territoire relativement réduit et manquant jusqu'ici des aménagements généraux nécessaires n'a pas été sans présenter pour chacune de ces Administrations, à côté d'avantages réels, de graves difficultés dans le jeu de leur fonctionnement.

DELIMITATION DE LA REGION TRAITEE

Cette dernière a été déterminée dans le but d'y inclure :

a) Les villes de Rufisque et de Thiès qui présentent par rapport à Dakar, des intérêts évidents d'ordre économique et stratégique.

b) Les agglomérations de Popenguine et de M'Bour qui doivent offrir, en bordure de mer, aux diverses classes de la population, les éléments et l'atmosphère propices au repos et aux loisirs.

c) La région des nappes aquifères qui doivent assurer l'approvisionnement d'eau de la Presqu'île.

d) La partie occidentale de la région des Niayes et ses ressources vivières.

d) Les emprises nécessaires à la création des liaisons stratégiques et économiques Dakar-Thiès.

f) Les surfaces nécessaires aux emprises des Services publics fédéraux civils et militaires et, plus généralement, les territoires nécessaires à l'harmonieux développement des populations urbaines et rurales de la Presqu'île et de son proche hinterland.

Division de la Région en zone (zonage) :

Le territoire de la région a été divisé en quatre genres de zones :

1°) Les zones résidentielles ou d'habitations.

2°) La zone commerciale et administrative.

3°) Les zones industrielles.

4°) La zone réservée.

Afin de préciser le caractère collectif des terrains affectés aux différents services fédéraux civils et militaires, le terme **d'emprise leur a été réservé.**

Celles-ci sont au nombre de dix, à savoir :

1°) Emprise du Gouvernement Général ;

2°) Emprise du Port de guerre ;

3°) Emprise de l'Hydrobase ;

4°) Emprise du Port de Commerce ;

5°) Emprise du Port aérien ;

6°) Emprise de Défense Nationale ;

7°) Emprise du Dakar-Niger ;

8°) Emprise de la Cité Hospitalière ;

9°) Emprise du Centre Universitaire ;

10°) Emprise des Radio-communications.

La fonction résidentielle a été organisée en plusieurs zones divisées en secteurs correspondant aux formes des modes d'existence ou de coutume.

Les secteurs A sont réservés, sur la base de 130 habitants à l'hectare, compte tenu des réserves maraîchères, à la population autochtone en général.

Les secteurs B sur la base d'une densité de 200 habitants à l'hectare à la partie de la population autochtone dont l'évolution lui fait rechercher un habitat à tendances européennes.

Les secteurs C sur la base de 90 habitants à l'hectare permettent la réalisation des conceptions européennes d'habitant en propriétés de moyenne importance (850 m²).

Les secteurs D sont réservés à la même forme d'habitat, avec des propriétés de plus grande importance.

Les secteurs E dans les parties agglomérées de Dakar, Rufisque, Thiès, permettent une juxtaposition réglementée d'habitation individuelles et collectives de petite importance..

Le secteur F unique à Dakar est réservé à la construction sur la base d'une densité de 150 habitants à l'hectare d'immeubles collectifs largement espacés et à vue directe minimum de 150 mètres.

Des immeubles de 15 étages sont prévus en zone commerciale pour des hôtels et différents services administratifs.

Les zones industrielles sont disposées en chapelet le long du littoral de la baie de Rufisque entre Dakar et cette dernière ville par extension contrôlée dans le temps au fur et à mesure des besoins :

1re urgence Dakar : 210 hectares ;

2e urgence Dakar : 96 ;

Et plus de 400 hectares.

Les emprises sont de diverses importances :

— Celle du Gouvernement général (Résidence et grandes directions, compris zone d'isolement, boisement, parcs) atteint 800 hestares.

— Celles du port de guerre : 120 hectares ; de l'hydrobase : 32 hectares ; du port de commerce d'un plan d'eau de 200 hectares et de 133 hectares de quai, appontements, dispositions ferroviaires, entrepôts, etc..., et, pour le grand avenir, à l'intérieur de la jetée de Corée 516 nouveaux hectares de plan d'eau.

— Celle du port aérien d'Yoff occupera 1.765 hectares.

— Les réserves militaires tant à Dakar qu'à Thiès en dehors du port de guerre, sont importantes, mais sont toutes situées en des points où elles ne risquent plus de paralyser le développement de la Cité.

— Au Dakar-Niger sont affectés 250 hectares : la Cité Hospitalière en occupera 120 ; le Centre Universitaire de Rufisque 200 et les Radio-communications, émissions et réceptions en pleine brousse seront installées sur près de 7.000 hectares.

Un système de liaison rapide Dakar-Thiès, avec déserte des zones de cultures, industrielles, militaires, etc... ; des mesures spéciales pour l'Ile de Gorée et les territoires de M'Bour et Popenguine, centre de repos, conmplètent les précisions de cet important ensemble qui doit permettre de faire vivre convenablement sur la Presqu'île du Cap Vert, y compris Rufisque et Thiès, en tenant compte d'un accroissement normal et qu'il serait bon d'ailleurs de limiter, une population de 550.000 habitants.

SAIGON

URBANISTE : TONY BRUEL

Saïgon fut bâtie par des hommes consciencieux, mais qui réduisaient l'urbanisme à un travail de géomètre.

A l'intérieur de casiers rigoureusement tracés au sol par de droites chaussées, les individus établirent à la mode fin de siècle leurs logis individuels clos par des jardinets également individuels. C'était le rêve du temps : ce fut une catastrophe.

Quand en effet, il fut question de réveiller cette ville endormie dont se dégageait un unanimisme étriqué, on parla de faire « un plus grand Saïgon » ; à l'équerre on prolongea les abcisses et les ordonnées et sacrifiant à un pseudo-modernisme on proposa la surélévation des immeubles. On s'aperçut que les voies devenaient trop étroites ; qu'à celà ne tienne : on les élargirait.

Les différents plans d'urbanisme proposés (dont la mutiplication démontre l'impuissance) se plaçaient sur le plan de la fiction : seul endroit où pouvait aisément se résoudre tout le problème du déplacement horizontal des hommes et des produits indispensables à ces hommes.

C'est alors qu'il sembla à certains possible de désembourber le développement de la ville des ornières où la conscience géométrique des premiers organisateurs l'avait engagée et cela en raison des circonstances et au prix de l'application de quatre idées :

PREMIERE IDEE :

Rejeter toute conception individualiste de l'habitat et raisonner « masse » à loger, étant entendu que l'unanimisme d'une cité dynamique doit se projeter au-delà de la somme des individus qui la composent.

DEUXIEME IDEE :

Porter délibérément au musée le casque colonial et la vérandah et rapprocher les masses de la lumière d'une part, de la verdure d'autre part, ce qui implique la construction en altitude et le renoncement à toute idée d'extension du plan de l'agglomération qui doit devenir une cité verte.

TROISIEME IDEE :

Mettre sur pied un projet immédiatement applicable, la rente obtenue par la plus value du sol et le revenu des immeubles permettant le remboursement facile des capitaux à engager.

QUATRIEME IDEE :

Concevoir pour l'avenir une cité radieuse, capitale d'un pays de production socialisée dont l'essor ne sera en dernière analyse limité que par l'effort commun des hommes.

Dans son application pratique la réalisation du plan eut rencontré de très réelles difficultés parce qu'il aurait fallu forcer le blocus constitué d'une part, par les cubes des maçonneries encombrant le sol et d'autre part, par une législation individualiste ignorant presque systématiquement les intérêts généraux.

Or, une brêche s'est ouverte dans ce cube de maçonnerie par suite des destructions à la bombe ; elle s'est ouverte aussi dans l'esprit des hommes par une évolution politique tournée vers une conception nouvelle de la vie des masses.

Le sens général de l'économie du projet consiste :

1) A attirer la ville épaulée sur le plateau, vers son centre d'attraction logique, les bords de la rivière en la dépliant vers le delta du Donnai face aux vents du large, au lieu de l'éparpiller dans les mornes casiers d'une zone suburbaine.

Cette nouvelle utilisation rationnelle des quais se trouve être possible en raison de la destruction de l'Arsenal et de la Direction d'Artillerie. De l'avis des techniciens ces services de défense militaire doivent nécessairement trouver des emplacements plus conformes à leur destination.

2) Centraliser les sources productives de la Cochinchine au près de la Rivière, au Sud-Ouest de la ville, en ayant une unique rizerie d'Etat charger de traiter toutes les céréales réservées à l'exportation.

3) A projeter en hauteur les centres d'habitation des Européens et Indochinois à proximité des exercices de leurs activités propres, et à grouper le centre même de ces activités.

4) A pénétrer la ville en venant d'Annam par une autostrade se divisant à la sortie d'un port jeté sur la rivière, au-delà du mouillage des navires importants, en deux directions : vers l'Ouest Cochinchinois et vers le Cambodge.

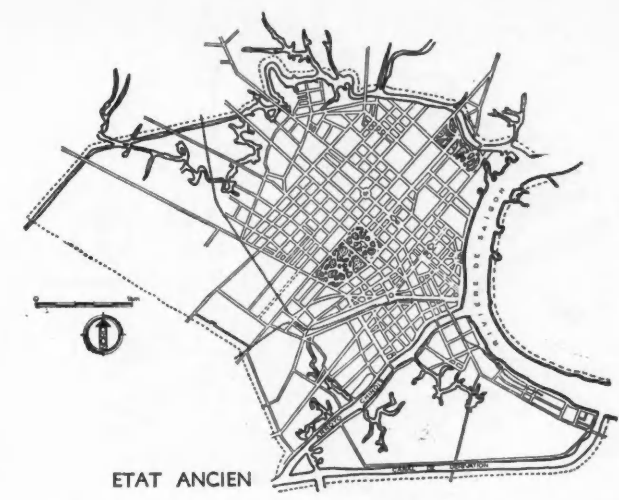
L'économie du projet prévoit dans la première phase d'exécution, l'utilisation de terrains appartenant aux différents domaines situés en plein centre de la ville, et occupant une surface considérable.

Le projet prévoit l'exécution du Plan Directeur par étapes successives s'échelonnant dans le temps :

A toute période d'exécution du plan, la vie de la cité doit pouvoir conserver son rythme normal.

Cette condition est remplie en conservant dans l'ensemble aux quartiers leur physionomie propre.

Le tracé des voies se calque presque sur le réseau existant permettant l'exécution par blocs sans gêner la circulation.



La construction à grande hauteur pour l'habitat européen et les buildings d'affaires, permet une densité de 800 à 1.000 habitants à l'hectare avec une surface construite de 10 à 15 %.

Pour réaliser ce projet, l'administration doit avoir à sa disposition :

Une législation forte ; Un règlement de voirie établi suivant une conception moderne de l'habitat.

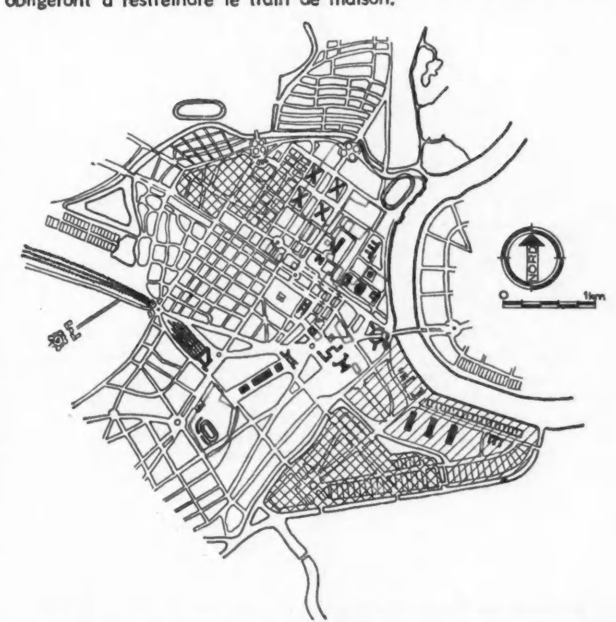
En particulier, les taux d'expropriation do'vent être basés d'après les investissements réels exécutés par les propriétaires et non sur la valeur marchande des terrains lorsque la plus-value enregistrée ne ressort que des travaux de la collectivité ;

La spéculation sur les terrains doit être empêchée par la création d'un impôt sur les terrains non bâtis ; etc.

Saïgon a la réputation d'être une ville verte. En effet, d'avion, on ne voit qu'une masse de verdure recouvrant rues et maisons. mais c'est une vue d'avion. Le Saïgonnais normal reste au sol et s'il lui est agréable de se promener dans les larges avenues ombragées, lorsqu'il rentre chez lui, ces mêmes arbres arrêtent touts brise rafraîchissante, entretiennent une humidité constante, attirent les moustiques

Si l'on excepte quelques immeubles de 3 à 5 étages dans le centre de la ville, copiés sur les immeubles d'Europe et ne répondant ni aux conditions du climat, ni aux exigences de la vie locale, le plus grand nombre habite dans des villas étriquées, serrées les unes contre les autres, étouffées par la végétaton.

Or, l'évolution politique du pays tend à faire disparaître le prolétariat européen : les fonctionnaires, les techniciens européens s'installeront moins, la rapidité des communications permettra des séjours plus courts ; la diminution de la domesticité et le haut salaire obligeront à restreindre le train de maison.



Terrains appartenant aux différents domaines (militaire, général, régional, local, etc.) situés dans la zone où serait effectuées les premières réalisations du Plan Directeur.



DISPERSION

Il faudra donc offrir des logements prêts à habiter, dotés de tout le confort et munis de services communs.

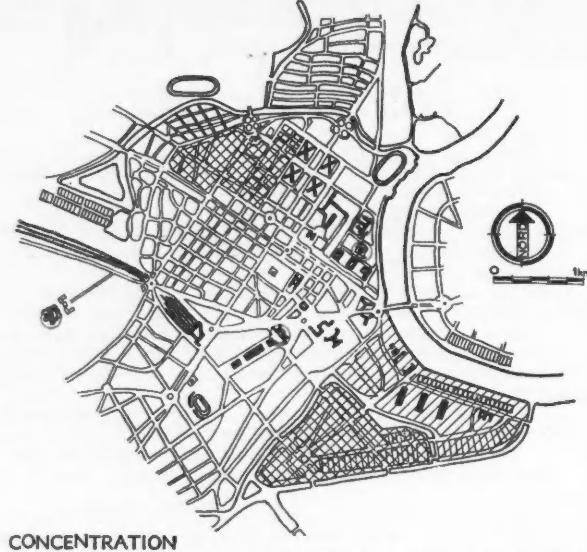
D'autre part, le logement doit être proche des lieux de travail et de culture. L'analogie avec les problèmes qui se posent en France (et ailleurs) est frappante.

La grande masse des Indochinois se loge dans les « compartiments », constructions à bon marché mais où **le terrain** est gaspillé et l'hygiène complètement négligée ; ou dans des paillotes trop souvent sordides.

Le standing de vie de la masse Indochinoise oblige à chercher des solutions économiques. Le plan prévoit des immeubles de 3 à 4 étages, permettant une densité de 400 à 500 habitants à l'hectare et réalisation de très vastes ensembles. Logements de 2 à 3 pièces comprenant cuisines, douches, lavabos, W.C., débarras. Ces groupes seraient construits en bordure des voies commerçantes, avec boutiques au rez-de-chaussée. Accès aux logements par des voies intérieures interdites à la circulation automobile..

Chaque groupe serait pourvu d'un service social complet.

Si le plan directeur cherche à conserver aux différents quartiers leurs caractères propres en les accusant, il prévoit un quartier administratif dont les services sont actuellement dispersés dans toute la ville.



CONCENTRATION
1. Services du Gouvernement, 2. Théâtre, centre radio, informations, 3. Services Municipaux, 4. Services pénitentiares.

CIRCULATIONS :

Le centre de la cité ne doit pas être encombré par le trafic qui ne ferait que la traverser, des voies d'évitement à grande vitesse doivent permettre de la contourner.

Dans le centre de la ville, des vastes espaces sont réservés au parking des voitures évitant l'encombrement des voies de circulation.

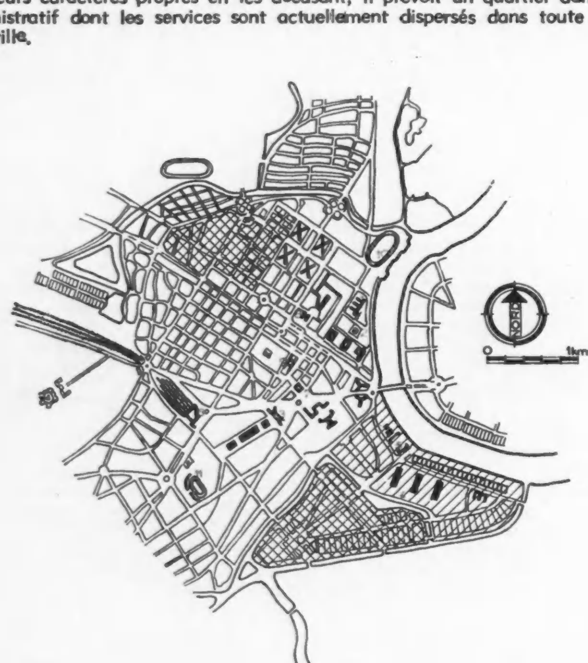
Tous les terrains de sport existant à Saïgon sont conservés. La transformation progressive des quartiers d'habitation libérant des espaces libres, fournira à proximité des logements de nombreux terrains d'entraînement.

Un vaste parc sportif est prévu à l'emplacement de l'Arsenal : Stade de compétition, terrain d'entraînement, piscine, centre de rowning et de voile.

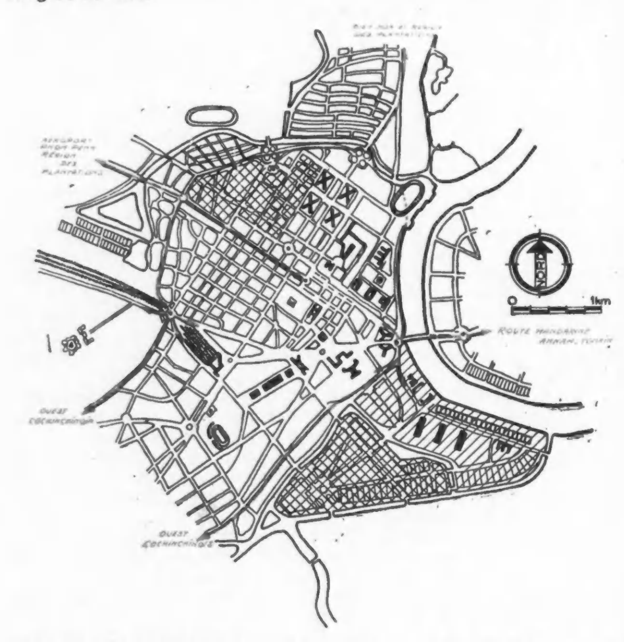
Deux autres ensembles sont envisagés :

A l'Ouest, vaste parc sportif à l'emplacement de Camp de Mares, stade vélodrome, piscine olympique, nombreux terrains d'entraînement ;

Au Nord-Ouest, creusement d'un lac artificiel permettant le remblayement des terrains marécageux, création d'un vaste parc sportif, stade de compétition, terrain d'entraînement, centre de rowning et de voile.



1. Bureaux du Gouvernement, 2. Parlement, 3. Hôtel de Ville Saïgon Cholon, 4. Rizerie d'Etat, 5. Gare maritime, 6. Gare de chemin de fer, 7. Gare Autocars, 8. Poste centrale, 9. Palais de Justice, 10. Parc des sports du quartier des Européens et assimilés, 11. Parc des sports.



VOIES D'EVITEMENT. Raccordement des grandes voies de communication avec le réseau urbain.

TROISIÈME PARTIE

★

L'URBANISME
A L'ÉTRANGER

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE RECONSTRUCTION DE BERLIN

I — SITUATION ACTUELLLE

La situation de Berlin se présente dans des conditions tellement particulières qu'il semble indispensable d'exposer les données du problème avant de voir comment le Professeur Scharoun, chef des Services d'Architecture du Grand-Berlin et l'architecte Ebert, chef des Services de la Planification, ont entendu le résoudre.

Berlin, comme la plupart des capitales d'origine ancienne, s'était développée autour d'un noyau central, que l'on peut axer autour de l'Alexander-Platz. Les voies partant de ce noyau central vers la périphérie suivant un réseau divergent avaient tout naturellement amené à un développement rayonné (schéma toile d'araignée) entraînant de grandes difficultés de communications transversales dès qu'on s'éloignait du centre.

Les destructions sont actuellement considérables et le volume des décombres est estimé à 60 millions de m_3. Si la plupart des rues sont dégagées, et les briques soigneusement mises en tas, il n'en demeure pas moins que ces matériaux sont encore dans l'enceinte de la ville.

Les destructions ne sont uniformes. En dehors d'usines de banlieue qui ont été très touchées, elles affectent une forme de croix suivant les axes de bombardements (NE-SO) et (ON-ES), le centre se situant aux environs de Belle-Alliance.

L'infrastructure reste toutefois utilisable. A l'exception de quelques tronçons U-Bahn (métro) et S-Bahn (chemin de fer aérien rapide) fonctionnent normalement. La circulation des tramways est rétablie.

Cet aperçu nous donne les éléments connus de la situation auxquels nous pouvons ajouter la capacité de production de l'Allemagne pour les années futures données par le plan du niveau de l'Industrie. Plus nombreux sont les éléments inconnus ; Berlin vivait pour l'Allemagne mais aussi par l'Allemagne. Elle représentait pour elle un centre administratif et culturel ainsi qu'un centre de production. Elle était également pour elle un bureau commercial permanent et une exposition des produits fabriqués.

Que sera Berlin dans le futur ? Cela dépendra des limites de l'Allemagne, de sa structure économique centralisée ou fédérative, de ses possibilités économiques et commerciales. Autant de facteurs qui ne dépendent pas de l'urbanisme.

Quelles seront les possibilités de reconstruction ? Actuellement seules les réparations sont possibles et même autorisées. Néanmoins le plan se justifie afin que rien ne soit fait qui puisse éventuellement nuire à sa réalisation.

II — EMPLACEMENT FUTUR DE LA VILLE.

Devant l'étendue des dégâts et le travail considérable que représente l'enlèvement des décombres et leur transport hors de la ville, la question pourrait se poser de savoir s'il ne vaudrait pas mieux, en conservant les parties utilisables de la ville, construire une ville neuve à côté de celle-ci en abandonnant l'ensemble des quartiers dont pratiquement aucun immeuble n'est plus utilisable.

Les Services allemands ont considéré que les éléments justifiaient malgré la transformation complète du plan la conservation de la situation géographique primitive. En dehors des considérations idéologiques, les motifs sont les suivants :

Une grande partie des constructions anciennes et installations techniques sont encore utilisables.

La situation place la ville dans un cadre agréable et verdoyant comprenant de nombreux plans d'eau et la dote d'un réseau de communications naturel : Spree, Havel, lacs, complété par des canaux et dominé au Sud par le Kreuzberg.

L'infrastructure et les moyens de locomotion sont encore utilisables.

Il existe sur place une main-d'œuvre abondante et même spécialisée.

La ville est entourée du Ring, voie routière qui affecte en réalité la forme d'un carré et la relie par autostrade aux villes principales : Leipzig, Hanovre, Dresde, Stettin, Francfort-s-Oder.

Enfin, l'étendue même des destructions permet d'envisager un remaniement complet du plan.

III — PRINCIPES GENERAUX ADOPTES POUR L'ETABLISSEMENT DU PLAN DE LA VILLE FUTURE.

Le plan adopté est celui d'une capitale répondant aux caractéristiques déjà énumérées pour celle-ci. Par contre, la structure irradiée de la ville est complètement supprimée et remplacée par un quadrillage limité par les voies de circulation. Les moyens de communication seront nettement différenciés et les zones d'habitation et de travail complètement séparées. Toutefois le travailleur habitera le plus près possible du lieu de son emploi, ceci dans le double but de diminuer les transports urbains et pour diminuer la fatigue des travailleurs. La densité dans les zones d'habitation sera constante, chaque famille ayant si possible sa maison propre. Les conditions de logements combinées avec d'importants espaces verts devront donner à chacun l'air et la lumière.

IV — REPARTITION DES SURFACES.

L'épine dorsale de la cité future est la Spree qui d'Est en Ouest la traverse dans toute sa longueur. Les constructions destinées au travail forment le long de la rive sud une bande assez étroite « le ruban » qui fait sa fonction en est et ouest avec les quartiers d'industrie lourde existants. A l'Est, vers Joannes Thal et Koepernick et avec la bande orientée Nord-Sud le long du Renthenersee aux environs de Wildau. A l'Ouest faisant sa liaison par Siemenstadt avec sa bande industrielle qui de Spandau à Hennigsdorf et Vilten suit et prolonge la rive Est de la Harel et du Harel see.

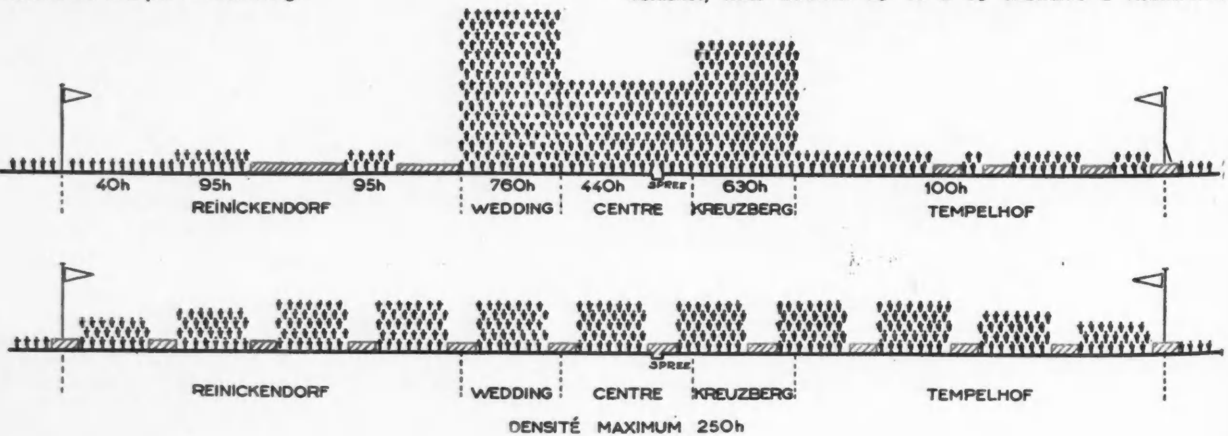
Cet ensemble constitue ce que les architectes allemands appellent le noyau de production ; c'est le cœur même de la ville.

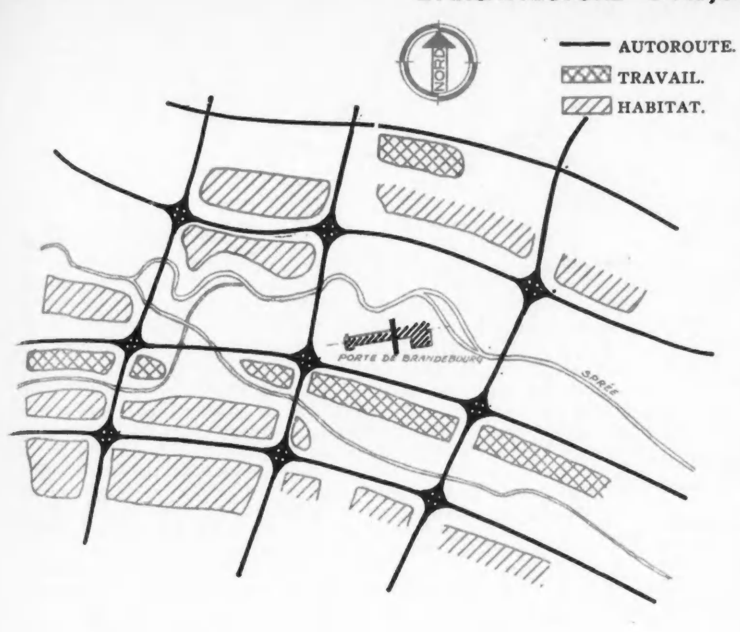
En dehors des industries lourdes excentrées, le ruban de travail comprendra 400.000 lieux de travail, 1.100.000 habitants, la confection, l'habillement, les assurances, le commerce de gros, les banques, l'exportation, la presse et le film ainsi que les bâtiments administratifs. Les rues seront spécialisées en fonction des activités qui y seront exercées. Des locaux d'exposition, des vitrines de présentation sont prévus ainsi que des salles de conférence, ceci en particulier pour le commerce d'exportation. Toutefois, les corps de métier et d'industries seront regroupés et répartis en secteurs. L'ensemble doit constituer une synthèse des possibilités de production et, disent les auteurs du projet : « donner à la puissance rayonnante qui doit subsister dans la cité, une figure saine à l'intérieur et convaincante à l'extérieur ».

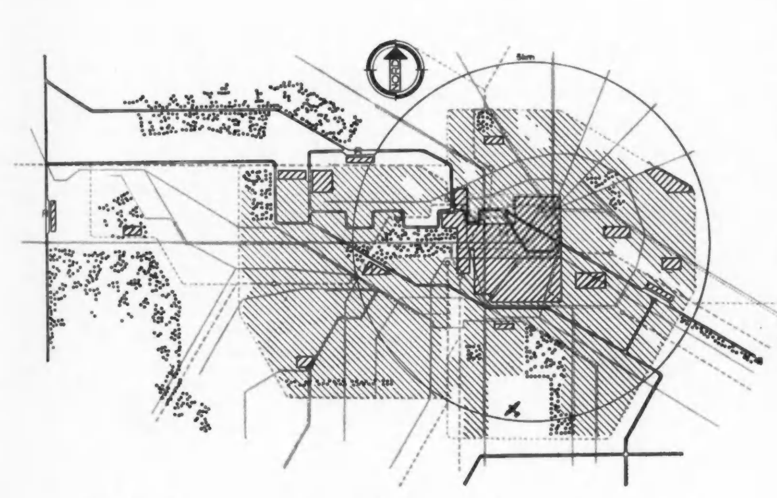
Du Berlin actuel, seraient conservés : le Kurfurstendamm consacré au commerce de luxe, Leipzigerstrasse et Friedrichstrasse ainsi que l'ensemble Porte de Brandebourg, unter der Linden Königstrasse qui formera le quartier universitaire et celui des théatres.

En corrélation avec le quartier de travail seront les quartiers d'habitation, formant au Nord et au Sud deux bandes parallèles à la première et beaucoup plus larges que celle-ci.

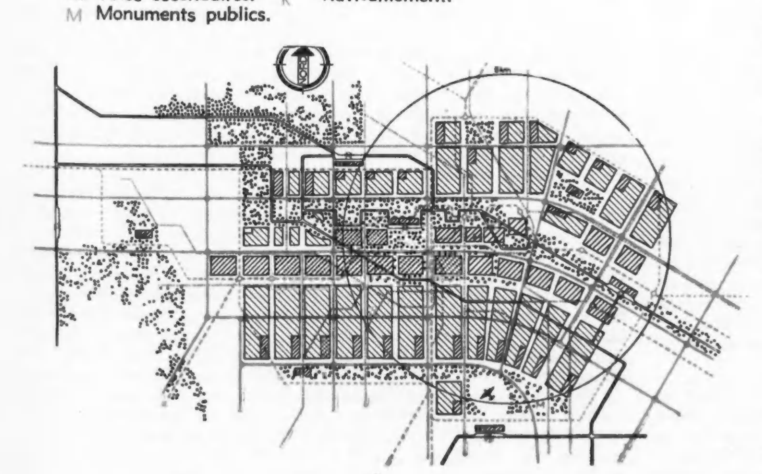
La densité uniforme de population serait de 250 habitants à l'hectare alors que si nous prenons suivant un axe N.S. les densités actuelles, nous trouvons de 40 à 95 habitants à Reinickendorf,







Légende commune aux figures ci-dessus et ci-dessous :
Hachures espacées : Lieux de travail.
Hachures rapprochées : Habitations.
Canaux. Grande circulation.
Voies secondaires. R Ravitaillement.
M Monuments publics.



URBANISTES : Mmes HERZENSTEIN, SEITZ. Mrs EBERT, FRIEDRICH, SCHMANEIG, WEINBERGER, LINGNER, SOUS LA DIRECTION DU PROFESSEUR SCHAROUN.

760 à Wedding, 440 à Mitte de part et d'autre de la Sprée, 630 à Kreuzberg et 100 à Tempelhof.

Chaque travailleur doit trouver à proximité immédiate de son travail, un logement sain et aéré et ne pas avoir à désirer la villa du lotissement de banlieue qui l'oblige à des déplacements toujours fatigants, tout en aggravant considérablement les problèmes de circulation de la cité. Un point de détail intéressant montrant l'amélioration que cette solution apporte au problème de la circulation est l'utilisation pratiquement sur place des ordures ménagères pour l'amendement de la terre des cités-jardins. En 1943, 650.000 tonnes d'ordures ont du être évacuées de Berlin, représentant 600 camions de 3 tonnes par jour.

On doit bien comprendre qu'en raison du regroupement des métiers, les travailleurs d'une spécialité déterminée devront habiter normalement dans la partie d'espace logeable correspondant à la portion de la bande de locaux de travail occupés par cette spécialité. On obtient ainsi des cellules juxtaposées à la circulation limitée. La diminution de la densité de population dans le centre de la ville permettrait une nouvelle répartition en partant de noyaux initiaux d'environ 5.000 personnes. Ceci représente la plus belle unité. La cellule moyenne sera de 16 à 20.000 personnes, la grande cellule pouvant aller jusqu'à 60 et 80.000 habitants. Ces unités doivent donner l'image de l'unité de la vie. Elles comprendront, en dehors de logements à étages, (généralement déjà existants), des maisons pour une famille, des établissements pour célibataires avec restauration, des établissements pour malades, Pour une ou plusieurs unités de terrain, seront également prévus, jardins d'enfants, pouponnières, cinémas, théâtres, bibliothèque, autres recherches pour l'organisation de jeux et divertissements. Un hôpital et une polyclinique seront communs à 8 unités et un bain municipal à 16. Des hôpitaux utilisés pour toute la ville seront placés dans les meilleures conditions climatiques, tandis que les maisons de santé privées et universitaires disposeront de la liberté d'installation.

Chaque unité possédera son école, tandis que les écoles supérieures auront un ressort territorial plus étendu. Les écoles professionnelles seront situées dans les zones correspondant aux activités dont elles s'occupent.

Les moyens de ravitaillement seront également décentralisés. La plus grande attention sera portée au problème de l'insolation, 8 logements seulement sur 48 étant actuellement directement éclairés par le soleil et la moitié convenablement aérés.

V — ESPACES VERTS.

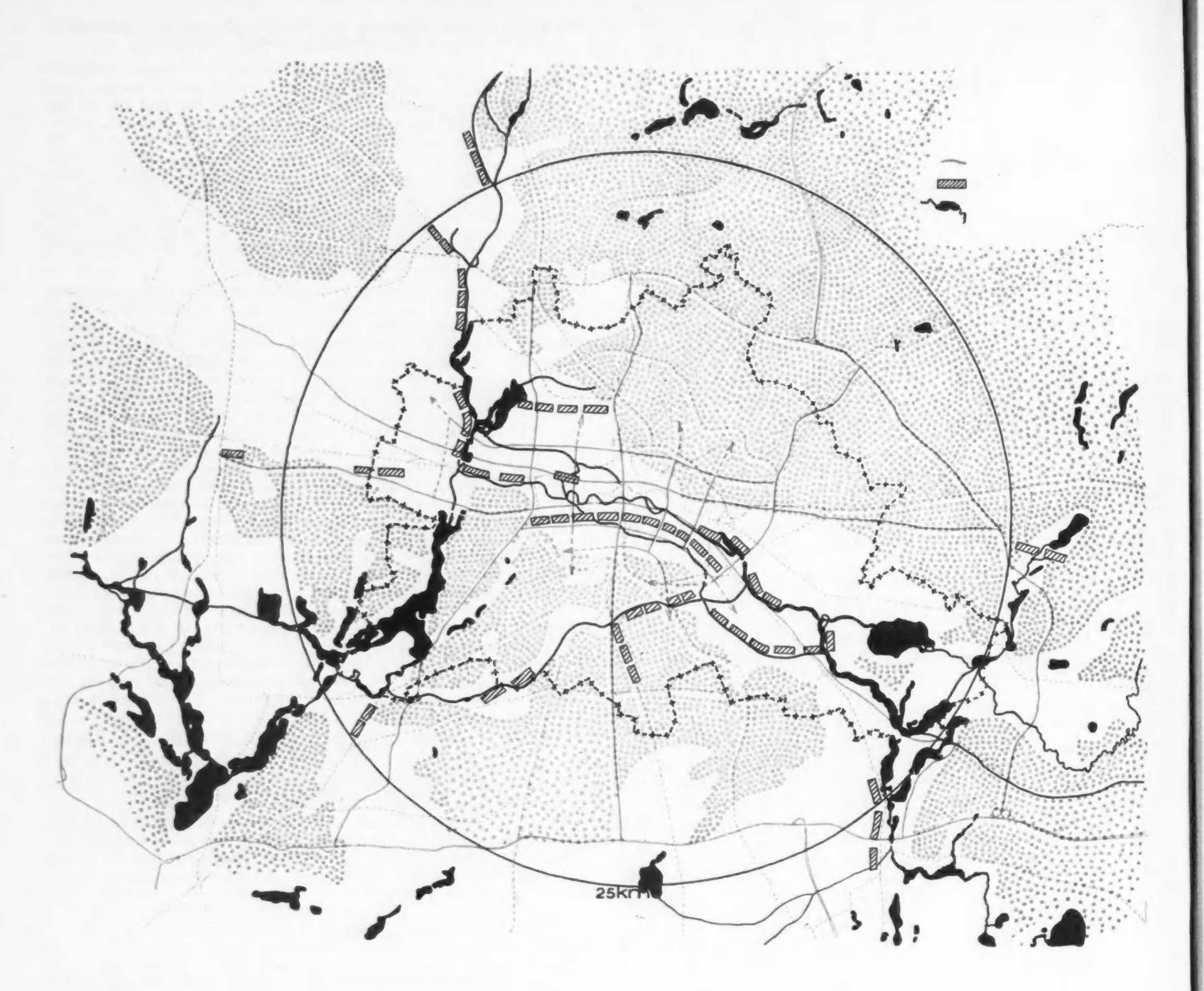
Dans la cité nouvelle, des espaces de verdure continus créront la liaison avec la nature, Les masses de verdure sur lesquelles l'ensemble doit s'appuyer sont constituées au Nord-Ouest par 3 forêts de Tegel et Spandau, au Sud-Ouest par Grünewald et par les bois du S.E. : parc de Treptow, Königsheide, Wuhlheide. Ces masses seront réunies par une bande verte continue de part et d'autre de la Sprée. Les rues seront également aménagées avec le maximum de verdure et chaque terrain de jeu ou piste donnera sa note colorée. Au Sud, l'aérodrome de Tempelhof sera entouré de parcs qui, remplaçant les constructions élevées, augmenteront la marge de sécurité au décollage. Appuyée à l'Est sur cette masse, une bande verte limitant la zone d'habitations sur la Sprée s'étendra d'Est en Ouest jusqu'aux abords de Grünewald et en utilisant les plantations existantes de Hindenburg Park et les hauteurs de Tempelhof. Les cités-jardins enfin contribueront à donner à l'ensemble une physionomie vivante ; tandis que la distribution des rues permettra des dégagements sur les paysages environnants.

VI — MOYENS DE COMMUNICATION.

Les moyens de communication sont de plusieurs sortes : voies fluviales et canaux, voies ferrées, voies de terre.

a) Réseau routier.

C'est le réseau routier qui est le plus caractéristique. Il a lui-même servi à l'établissement du plan général. Les principes généraux adoptés sont les suivants :



Suppression du système de voies radiales afin de permettre une répartition régulière des surfaces et séparation totale des voies de roulement et des chemins pour piétons.

D'autre part, utilisation de voies de roulement rapide sans croisements. Les architectes allemands disent : « nous n'aurons pas besoin d'un champ de course à travers Berlin, mais il est nécessaire que nous disposions d'un réseau équilibré de rues qui établisse une jonction efficace entre les maisons d'habitation et les édifices industriels.

La partie étudiée du projet est celle qui est consacrée aux voies de roulement rapide dont le réseau forme l'ossature du Berlin futur. Ces voies forment un carroyage dont un axe est sensiblement parallèle au cours de la Sprée et l'autre perpendiculaire au premier. Leurs dimensions sont de l'ordre de 3 kms dans le sens Est-Ouest sur 1.500 m. à 2 kms. Les routes de vitesses dessinées en volume ne sont coupées par aucune autre voie et se croisent dans des plans superposés. Une partie de ces routes va se raccorder au Ring qui entoure la ville et par lui aux Autostrades. La largeur de ces routes est de 30 m. et leurs abords sont largement dégagés et entourés d'étendues vertes. Les surfaces habitables ou les lieux de travail seront harmonieusement répartis le long de ces voies.

Aux arguments de l'urbaniste, les auteurs du projet ajoutent un argument d'ordre économique. Malgré le coût extrêmement élevé d'un tel réseau routier, ils prétendent leur solution économique et se basent pour cela sur le fait qu'en 1927, par exemple, 32.000 accidents sur 15.000 ayant causé la mort ou des blessures ont correspondu à une charge de 1,2 milliard de R.M.. Alors qu'évaluée au cours de cette époque, la totalité de la chaussée avec ouvrages et remblais serait revenue à 0,5 milliard. Or, il est bien évident qu'un tel mode de circulation diminue considérablement les risques d'accident.

b) Voies ferrées.

On doit tout d'abord remarquer pour la distribution de gares qu'il devra être tenu compte du fait que la ligne Nord Sud de Stettin par Kustrin vers la Saxe et la Sibérie n'est plus exploitable sur territoire allemand. Berlin devient donc le nœud des communications N.S. le plus à l'est de l'Allemagne. La question n'est pas encore étudiée mais on prévoit pour le transport des marchandises une adaptation au nouveau plan de la ville. De même le plan du métro (U-Bahn) sera progressivement adapté au système de planification. Des tramways resteront en circulation à l'intérieur de la ville et des tramways rapides partant des terminus de U. Bahn et des mêmes quais prolongeront par un réseau suburbain l'action de ceux-ci.

c) Voies fluviales.

L'ensemble des travaux qui seraient envisagés consiste d'une part, à aménager les voies navigables existantes, d'autre part, à les relier aux voies qui, de la région berlinoise, vont se rattacher aux bassins fluviaux de l'Est et de l'Ouest. Dans la première catégorie de travaux entrent l'aménagement de la Sprée, et en particulier les modifications aux ponts afin d'augmenter la hauteur disponible sous tablier ainsi que la décongestion du fleuve par des canaux latéraux. La capacité des voies d'eau sera également augmentée, la capacité des chalands de 270 tonnes utilisés sur le Finon Mass Canal étant considérée comme insuffisante. Les chalands de 550 tonnes serviront de base pour le Landwehrcanal. Les autres voies navigables devront pouvoir utiliser des chalands de 1.000 tonnes. L'exécution de la percée de Charlotenbourg et la transformation de l'écluse ainsi que la reconstruction du canal de Spardau doivent permettre l'acheminement rapide des marchandises vers les portes Est et Ouest. Quelques autres travaux sont prévus à l'écluse de Spardau et au Teltow Canal. Le but général de ces travaux est de relier les points névralgiques de Berlin au Mittelland Kanalsystem.

Colonel FAYOLLE.

L'URBANISME EN ARGENTINE

PAR RICARDO C. HUMBERT

Considérations générales.

L'Argentine, pays de presque 2.800.000 km², s'étendant de la région subtropicale jusqu'au climat froid de l'Antartique, avec toute la gamme de plaines, plateaux, montagnes, terrains fertiles ou désertiques, doit résoudre avec souplesse le développement de ses richesses pour le bonheur de ses habitants.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser d'un pays nouveau, on y rencontre trop d'indifférence vis-à-vis des idées neuves ; et sous prétexte de tradition, l'incapacité y trouve un splendide refuge. Ainsi que l'a constaté l'architecte nord-américain Francis Violich dans son voyage en Amérique Latine en 1942 « une éducation graduelle du public et des gouvernements est nécessaire si on veut que l'urbanisme procure le vrai bien être digne du XX° siècle à tous les habitants ». « Los Amigos de la Ciudad », groupe désintéressé de personnalités réunissant médecins, architectes, ingénieurs, avocats, etc. ainsi que d'autres associations voulant le perfectionnement des villes, se propose d'éduquer la masse et de faire comprendre à chaque citoyen, les bénéfices que le planning lui apporte ainsi qu'au pays.

L'industrie argentine s'est grandement développée pendant la guerre. Elle est mieux outillée pour pouvoir contribuer largement à la construction, par l'emploi de matériaux du pays, ou par la transformation de matières importées. Cependant l'Argentine a encore besoin de nombreux techniciens.

Villes et Villages.

Le mouvement colonisateur de l'Amérique Latine s'est developpé du Nord au Sud, des Antilles vers le Rio de la Plata en passant par le Pérou. Les terres argentines, sans métaux précieux malgré leur nom, ont longtemps été traitées en colonie pauvre. Les vice-rois qu'on envoyait n'étaient pas des plus brillants, et armés d'une des premières législations urbanistiques du monde, créée par Philipe II, fondaient des villes souvent mal situées, et suivant un schéma rigide ne tenant compte ni de la topographie ni des conditions locales. S'il est regrettable qu'il en fut ainsi, il est bien plus triste de constater qu'au bout de trois siècles, par paresse ou ignorance, on continue à fonder des villages ou de nouveaux quartiers en suivant aveuglement le tracé en échiquier.

Un des exemples les plus curieux de l'urbanisme espagnol en Amérique du Sud du 17° siècle est San Ignacio, colonie jésuite en pleine brousse subtropicale, constituée par une enceinte en forme de parallélogramme de 400 sur 300 mètres. C'était une **plaza** autour de laquelle les religieux avaient bâti l'église, le collège, la forge, la caserne, le cimetière. Les villes brésiliennes, fondées par la colonisation portugaise sont bien différentes, moins systématiques quant au tracé, mais plus fonctionnelles.

A l'heure actuelle la question des lotissements est d'une importance capitale. Malheureusement ils sont l'œuvre de spéculateurs ; quant aux acheteurs, ils sont peu exigeants et insuffisamment renseignés. Le drame de l'urbanisme argentin apparait dans l'édition dominicale des grands journaux dont la rubrique « Vente des Terrains » occupe plusieurs pages.

Une législation arriérée facilite cette œuvre néfaste. Ainsi, la législation de la province de Buenos-Aires, pourtant mise à jour en septembre 1944, n'exige pour les nouveaux lotissements, qu'un square public **par 40** lots. Or, ces terrains, ainsi que les rues, doivent être offertes par le lotisseur ; aussi les minimums ne sont jamais dépassés : on n'aura qu'environ 2 % de « parcs ».

Quand il s'agit de la fondation d'une nouvelle agglomération, (phénomène encore fréquent dans ce pays), on se soucie en général fort peu de l'adapter à la topographie ou à la végétation. On recommence l'éternel échiquier autour d'une **plaza** symétrique et impersonnelle. Le lotisseur doit offrir les surfaces destinées à la mairie, l'école, la gendarmerie, le cimetière, etc. Il ne choisit évidemment ni les meilleurs terrains, ni les dispositions les plus souhaitables.

L'auteur a proposé un type de village à circulation périphérique donnant unité et protection à l'espace social, situé dans la zone centrale et réservé exclusivement aux piétons. Ce serait la première étape d'une ville tracée suivant un schéma hexagonal particulièrement avantageux dans les régions plates où le facteur économie joue sur l'établissement des voies de circulation.

Trois Congrès ont eu lieu en 1936, 39 et 45, qui constituent le premier pas vers un mouvement accordant aux municipalités l'initiative d'un urbanisme exécutif, tandis que le rôle coordinateur serait assumé par le pouvoir provincial ou fédéral.

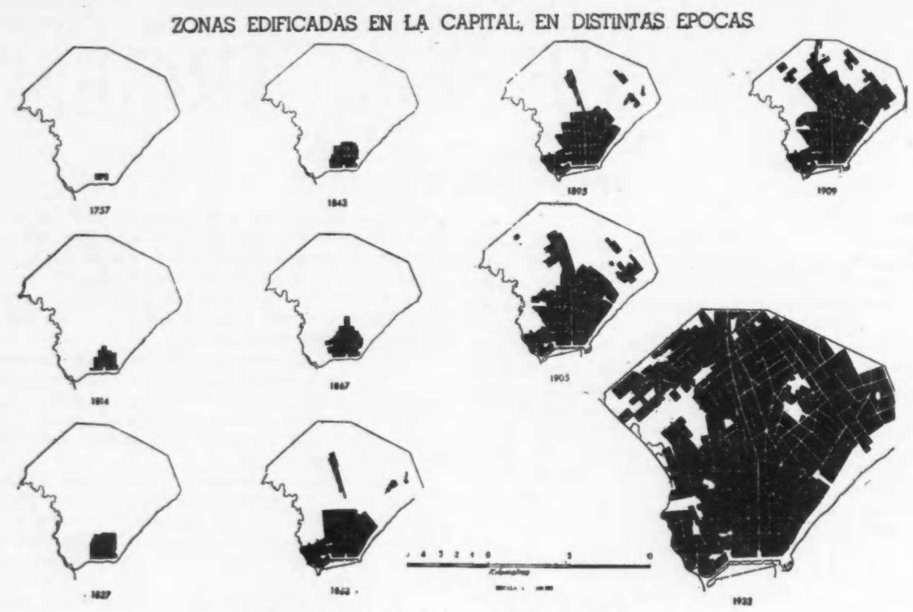
Le plan directeur est la base de l'épanouissement harmonieux d'une agglomération. Aussi la plupart des villes argentines ont à





DEVELOPPEMENT DES LIGNES AERIENNES EN AMERIQUE DU SUD (1927-1942).

ZONAS EDIFICADAS EN LA CAPITAL, EN DISTINTAS EPOCAS

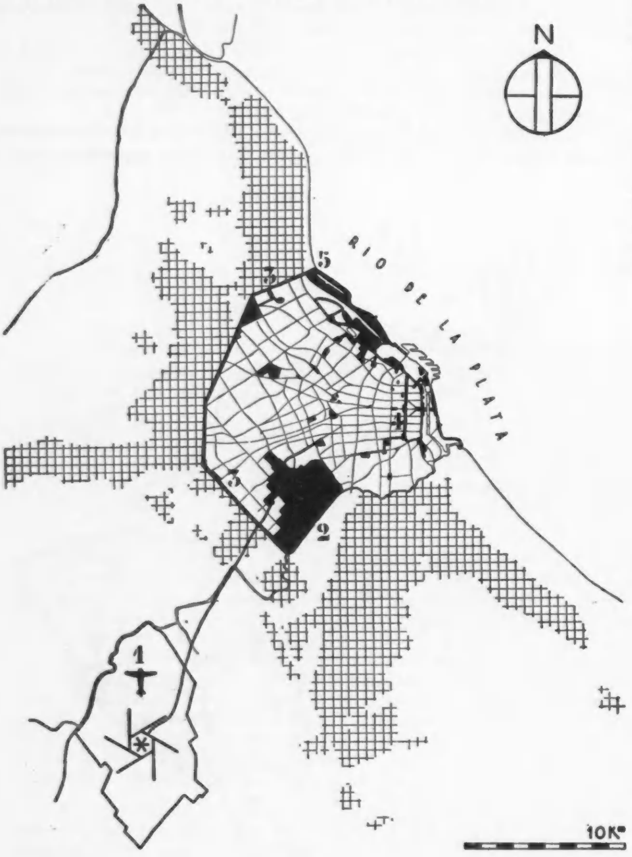


L'ESSOR DE BUENOS-AIRES (1757-1932).

l'étude ou possèdent déjà leur **Plan** ; mais les villages et villes moyennes sont en retard. Malheureusement Buenos-Aires, la capitale, ne possède pas encore de **Plan Régulateur.** L'opinion publique le réclame depuis longtemps. Evidemment le travail était difficile par manque de statistiques, moyens financiers, etc. Cependant l'Uruguay donne un exemple magnifique de ce qu'on peut faire ; aujourd'hui, Montevideo est pour l'Amérique Latine une modèle d'organisation.

Buenos-Aires est une ville qui a eu un épanouissement prodigieux en quelques lustres. Ses habitants, 300.000 en 1875 sont 4.000.000 aujourd'hui, en comptant la banlieue. Conséquence inévitable : conditions hygièniques laissant fort à désirer, congestion du trafic. On a élargi quelques rues, ouvert quelques diagonales, solutions timides qui ne sont que des palliatifs. La crise augmentera encore davantage ; on s'occupe encore trop de l'aspect prétendu « artistique » de la ville, trop peu du côté fonctionnel.

Dans très peu de pays, le droit de propriété privée était aussi protégé qu'en Argentine. Il en résultait souvent des difficultés insurmontables pour des œuvres d'ensemble. Un décret-loi d'avril 1944, a facilité les améliorations urbanistiques. Dans ses grandes lignes il divise la ville en districts suivant quatre classifications : d'après la hauteur, d'après l'aire édifiable, d'après leur caractère (commercial, résidentiel, industriel), et finalement d'après les matériaux à employer.



BUENOS-AIRES et ses environs : 1. Aéroport d'Ezeiza (en construction), 2. Quartier de Flores (assainissement prévu), 3. Autoroute Général Paz (en service depuis 1940), 4. Avenue 9 de Julio (le tiers a été exécuté), 5. Base aéronavale (projet).



BUENOS-AIRES : La trame ancienne.

Le tremblement de terre du 15 janvier 1944 qui détruisit la ville de San Juan a mis en évidence une fois de plus l'échec auquel est voué le meilleur plan s'il n'est pas appuyé par l'opinion publique. Cette ville avait une occasion unique d'appliquer les méthodes rationnelles de l'urbanisme moderne. La pression des intérêts privés, l'indécision du gouvernement, font que les baraques provisoires ont des chances de s'éterniser.

Habitations.

La priorité pour les constructions militaires a paralysé presqu'entièrement l'initiative privée pendant ces trois dernières années. La crise du logement s'est encore aggravée et par suite des loyers imposés on préfère construire des appartements luxueux qui rapportent davantage. Cependant avec la reprise des importations, on a constaté un accroissement de 40 % de l'édification par rapport à celui l'an dernier.

Les parcelles résultant de la subdivision d'un îlot carré ou « cuadra » ont des dimensions disproportionnées : façade trop étroite par rapport à la profondeur. D'où une enfilade de pièces donnant sur une minuscule cour, caisse de résonnance des bruits, réceptacle des fumées et des odeurs des cuisines. Près de 200.000 familles occupent à Buenos-Aires des logements d'une seule pièce (W.C. communs).

On estime les besoins urgents à 50.000 habitations pour la capitale et à 650.000 pour l'intérieur du pays.

Les loyers sont trop élevés : d'après des statistiques, plus de 100.000 ouvriers de la capitale paient jusqu'à 25 % de leur salaire pour habiter une misérable pièce. Par contre, les appartements de luxe sont équipés de tout le confort moderne : air chaud en hiver, froid en été, balcons amples et souvent protégés du soleil, entrée accueillante, téléphone interne, ascenseurs, placards nombreux, cuisines électriques, salles de bain luxueuses avec eau chaude, frigidaire, vide-ordures, etc.

Transports et Travaux Publics

Le réseau routier est long de 375.000 km., dont 61.000km. de routes nationales (3.300 km. particulièrement soignés). En 1944, pour le « Jour de la Route » furent livrés au public 1.243 km. de routes et 1.070 mètres de ponts. Grâce à la parfaite organisation des Gisements Pétrolifères fiscaux, la production du pétrole et son raffinage a permis d'abaisser dans une proportion importante le prix de l'essence. Une surtaxe minime a aidé au développement du réseau routier, les transports se sont multipliés, font concurrence aux chemins de fer ou en complètent les circuits.

Buenos-Aires possède un autostrade autour de la capitale, d'une longueur de 23 km. et tracé sur un terrain de 100 m. de large. Il comporte de nombreux ponts, quelques rond-points. Les deux directions sont séparées par une frange de verdure du type « park-way » nord-américain. La ville de Rosario aura bientôt aussi une avenue périphérique de 30 km. de long.

Une œuvre monumentale est en cours de construction à Buenos-Aires : une avenue de 140 m. de large doit la traverser du Nord au Sud.

C'est une œuvre gigantesque de décongestion du centre de la ville. Des garages souterrains auront une capacité de 1.200 voitures.

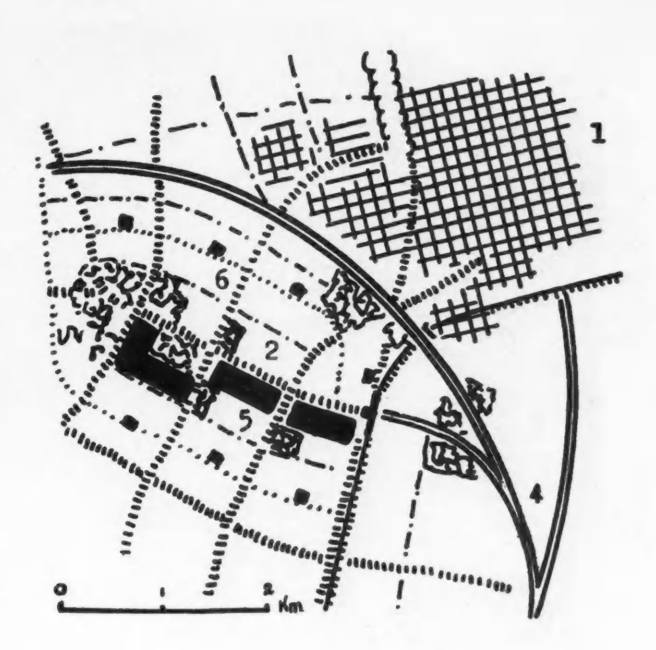
Quant aux chemins de fer, (44.000 km.), ils appartiennent en partie à des capitaux étrangers. En 1947, aura lieu l'échéance des concessions ; au point de vue urbanisme, se posera le problème d'un possible transfert de gares de triage en dehors des limites de la ville, et de l'utilisation rationnelle des terrains libérés.

Depuis fort longtemps, on veut doter la capitale d'un aérodrome important, terminus de grandes lignes internationales. La solution qui avait des chances d'être adoptée était celle d'un centre mixte pour avions et hydravions sur un terrain gagné sur le fleuve. Des années précieuses ont été perdues.

Pour rattraper le temps perdu on vient de décider la construction d'un aérodrome au Sud de Buenos-Aires, seule partie dégagée de la banlieue offrant un terrain de 8.000 ha, permettant des pistes jusqu'à 5.000 m. La disposition primitive en triangles équilatéraux a été changée heureusement au dernier moment pour le système tangentiel. La base pour hydravions fait partie d'un ensemble d'ouvrages disposés sur du terrain gagné au fleuve et comportant notamment des installations pour le délassement dominical de la population : bassins de natation, lac de canotage, théâtre de plein air, parcs, etc...

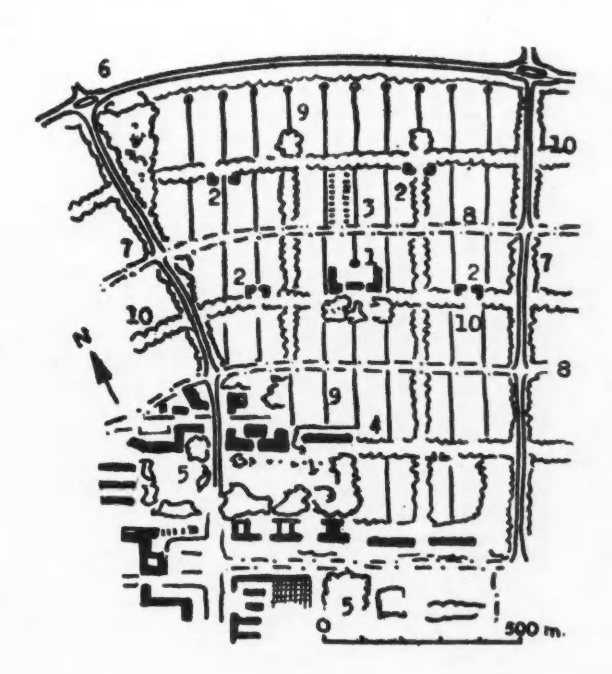
Le problème de l'immigration à grande échelle est lié à celui de l'eau. C'est une question vitale pour les immenses régions du Nord et du Sud du pays. La solution est donnée par l'irrigation artificielle au moyen de digues et de canaux. Tout dernièrement a été inauguré le plus grand barrage de l'Amérique du Sud et le troisième du monde, pouvant contenir plus de 50 millions de m³, qui irrigue 250.000 ha. et produira, lorsque l'usine hydroélectrique sera installée, 11 millions de kwh.

L'autonomie des provinces et le manque de coordination des grands travaux ont conduit à souhaiter la constitution d'un Ministère de l'Urbanisme, similaire à celui de la Grande-Bretagne.



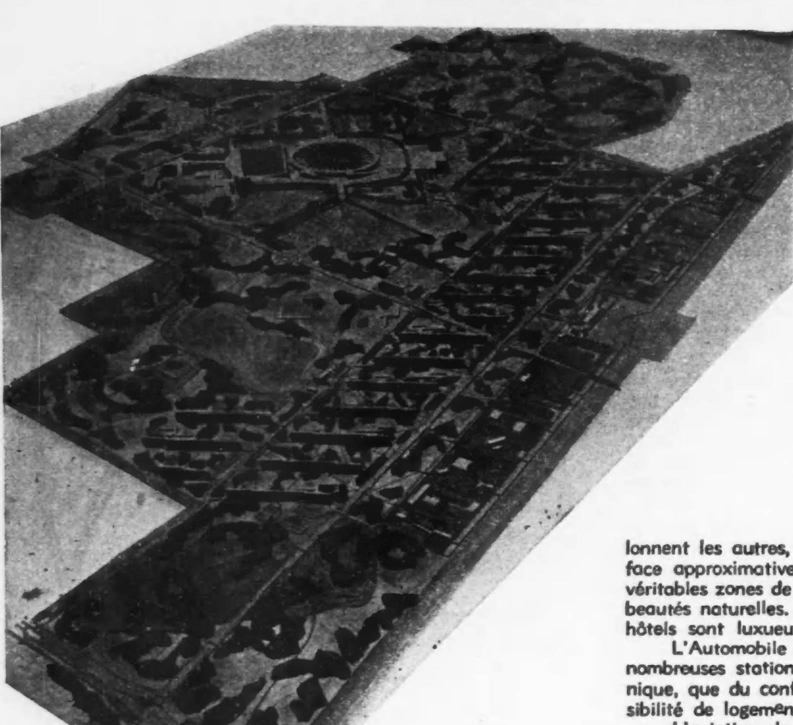
AVANT PROJET DE RECONSTRUCTION DE SAN-JUAN

1. Emplacement de la ville détruite par un tremblement de terre (janvier 1944), 2. Nouvel emplacement proposé, 3. Chemin de fer, 4. Autoroutes, 5. Centre administratif, commercial et culturel, 6. Unité de voisinage.
Architectes : F. Bereterbide, E. Vautier, C. Muzio, J. Lima.



UNE UNITE DE VOISINAGE :

1. Ecole, 2. Petit centre commercial, 3. Lotissement, 4. Appartements, 5. Partie du Centre administratif commercial et culturel, 6. Autoroute, 7. Circulation générale, 8. Circulation locale, 9. Rues résidentielles, 10. Sentiers pour piétons et réseau de canaux d'irrigation.



Projet de transformation et d'assainissement du quartier de Flores, à Buenos-Aires. Architectes : Itala Fulvia Villa et Horacio Nazar.

lonnent les autres, dont le fameux Nahuel Huapi occupant une surface approximative de 785.000 ha. Ces immenses terrains sont de véritables zones de protection de la flore et faune autochtones, et des beautés naturelles. Le tourisme constitue la principale ressource ; les hôtels sont luxueux et onéreux.

L'Automobile Club Argentin a placé le long du réseau routier de nombreuses stations de service, équipées tant au point de vue technique, que du confort des adhérents. Elles comportent même la possibilité de logement si elles sont éloignées d'un centre habité.

L'aviation de tourisme aura un grand avenir. Pour aider à son épanouissement le Gouvernement a confié à l'Automobile Club la tâche d'organiser un réseau de terrains d'atterrissage. On envisage que les nouvelles stations services placées sur les routes nationales desserviront indistinctement autos et avions.

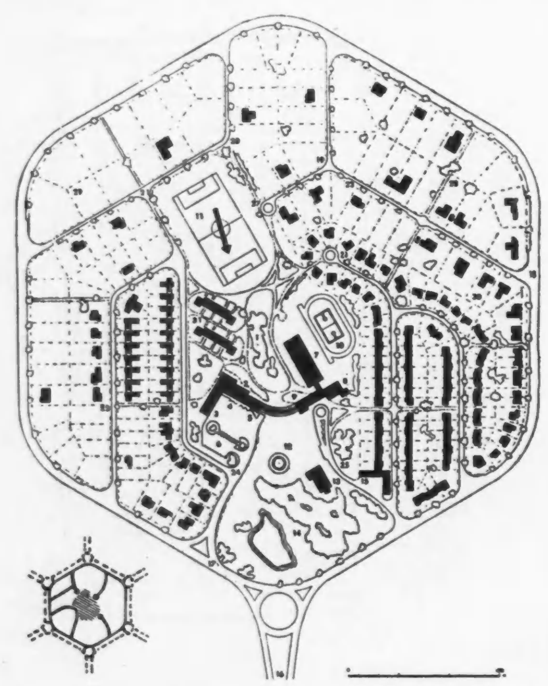
L'auteur est argentin ; il lui a été quelquefois pénible de devoir signaler les erreurs commises ou des tendances peu souhaitables. Il eut été plus aisé de présenter uniquement le beau côté de son pays comme on le fait dans un but de propagande. Il souhaite ardemment pouvoir, si l'occasion se présente dans quelque temps, faire l'éloge sincère des progrès accomplis par ceux qui ont assumé la responsabilité de conduire sa patrie vers le destin qu'elle mérite.

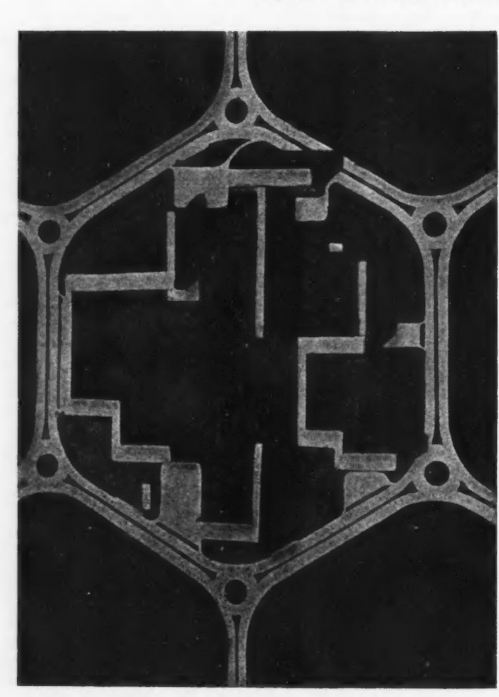
RICARDO C. HUMBERT.
Ingénieur des Arts et Manufactures.

Tourisme et Loisirs.

Le tourisme s'est développé par suite de la guerre. Ne pouvant plus aller en Europe et difficilement dans les pays voisins, les Argentins sont restés chez eux. En été c'est une ruée vers les montagnes, la mer et les sites pittoresques.

Suivant l'exemple des Etats-Unis le gouvernement créa six grands parcs nationaux. Au Nord se trouve celui de l'Iguazu, enfermant dans la brousse subtropicale les célèbres chutes d'eau du même nom. Au Sud, près de la frontière du Chili, dans la région des lacs s'échelonnent les autres...





A gauche : première étape d'une ville à réseau hexagonal pour la circulation générale continue (séparation du piéton et des véhicules).
1. Centre (accessible aux piétons). — 2. Centre commercial. — 3. Garage. — 4. Quais de marchandise. — 5. Autogare. — 6. Parking. — 7. Centre éducatif. — 8. Centre culturel. — 9. Mairie. — 10-11. Centre sportif. — 12. Esplanade. — 13. Chapelle. — 14. Parc. — 15. Garage. — 16. Accès au village. — 17. Avenue périphérique. — 18. Débouchés en nombre limités. — 19-20. Particularités du tracé hexagonal. — 21. Chicane décourageant la circulation rapide. — 22-27. Rues d'intérêt local. — 28. Sentiers pour piétons. — 29. Lotissement. — 30-31. Logements. — Superficie : 22,5 ha.
A droite : schéma d'unité résidentielle de forte densité.

BELGIQUE

I. L'ENTRE-DEUX GUERRES

La Reconstruction des Régions dévastées 1914-1918

Dans ses **« Préliminaires d'Art Civique »** écrits en 1915, en Hollande où il s'était réfugié, le regretté Louis Van Der Swaelmen avait étudié les problèmes vitaux qui se présenteraient en Belgique lors de la restauration nationale ; il attaquait le faux sentiment, le laisser faire et réclamait un respect du présent agissant et fécond. **« Celui qui, disait-il, s'adressant aux foules atterrées par la douleur, encore toute récente, des pertes éprouvées, de splendeurs séculaires en ruines écroulées leur dira : « Consolez-vous ! Moi, je vais vous les rendre ! » aura beaucoup de chance d'être cru sur parole. Et peut-être n'aura-t-il pas honte d'abuser de la candeur des peuples en dressant une mascarade en vieux neuf ».**

Hélas, la politique n'avait pas évolué comme l'élite des techniciens et la reconstruction des régions dévastées fut basée non sur des réalités d'aujourd'hui mais sur des images d'hier. Aussi quelques années plus tard pouvait-on mesurer l'erreur et... Ypres reconstruit demandait à vivre. Dès 1924 un excellent chroniqueur, Frédéric Denis, attirait l'attention sur cette situation angoissante : **« Toutes ces raisons de pauvreté ont fait d'Ypres non pas le cimetière que révaient les Anglais mais quelque chose de pis, une agglomération artificielle de maisons pimpantes ou luxueuses dans les rues de laquelle la mort semble rôder seule à certaines heures, derrière les plus belles façades de laquelle c'est l'inaction et quelques fois le désespoir.**

Voilà comment il se fait que tant de maisons sont à vendre à Ypres et certaines pour le quart de ce qu'elles ont coûté au Gouvernement, alors que tant d'ouvriers logent encore dans des taudis ».

L'extension des villes

De 1919 à 1939 on a beaucoup construit, mais hélas, on ne s'est guère préoccupé d'Urbanisme.

Promenez-vous d'ailleurs dans la banlieue de Bruxelles et vous verrez les innombrables dégâts commis par ceux pour qui la construction est exclusivement une affaire ou la satisfaction de désirs mesquins ou égoïstes.

Le désastre est total : on construit n'importe quoi, n'importe où et n'importe comment. Au lieu de se développer harmonieusement, l'agglomération bruxelloise mord la campagne selon les intérêts fragmentaires et contradictoires des possesseurs de sol. Alors que dans le Borinage les populations ouvrières ne disposaient pas d'eau courante ni de bonnes routes, 100 kilomètres de voirie entièrement équipée étaient édifiés à la périphérie de Bruxelles. Or, cette voirie n'est-elle pas en grande partie inutile puisque la population de la capitale a cessé de croître et qu'une partie désire vivre en appartement ?

Afin de n'écarter aucune possibilité de clientèle, les « techniciens » travaillent servilement dans le goût des candidats propriétaires ou locataires, leurs préjugés de vie.

Le Secteur Nord du bassin industriel de Bruxelles devient un amoncellement informe d'usines, d'habitations et de routes. On recommence l'expérience anarchique du Pays de Charleroi.

De nombreux bruxellois s'émeuvent de cette situation, ils fondent la revue **« Bruxelles »** qui s'attachera à mettre en évidence les moyens qui doivent permettre d'adapter l'agglomération bruxelloise aux exigences nouvelles de l'organisation contemporaine, à sa triple fonction d'organisme administratif, intellectuel et économique d'un million d'habitants, de capitale de la Belgique et de milieu international.

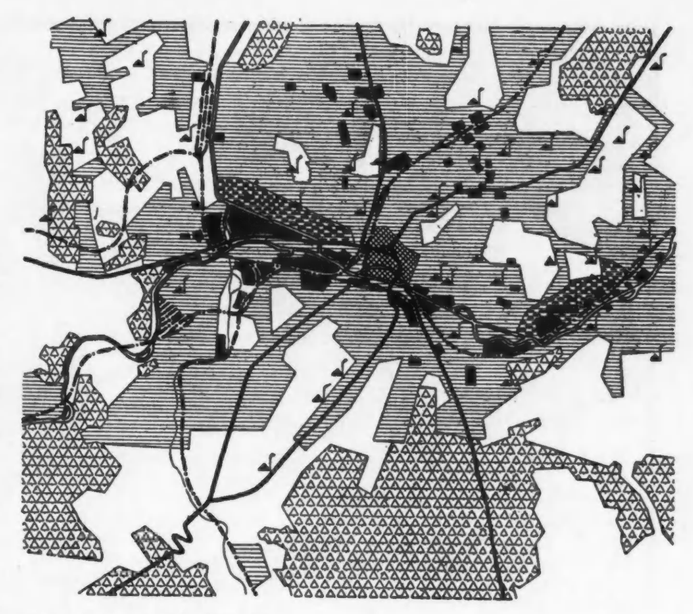
Mais provisoirement il n'y a pas grand chose à faire ; les urbanistes ont plusieurs tours d'avance avec les politiques.

L'évolution de l'opinion publique en faveur de l'Urbanisme.

En 1927, l'Institut Supérieur des Arts Décoratifs de l'Etat crée une chaire d'Urbanisme confiée à Van Der Swaelmen et dont le titulaire actuel est l'Architecte J. Eggericx, tandis qu'en 1936, l'Université de Bruxelles organise un Institut d'Urbanisme sur la proposition de l'Architecte Dhuicque, Professeur à l'Université.

Les Sociologues et les Géographes apportent leur contribution à l'Urbanisme : **M.G. Jacquemyns,** Professeur à l'Université de Bruxelles publie une remarquable **« Histoire contemporaine du Grand Bruxelles » et J. Fichefet : « Une Etude de géographie Urbaine sur Charleroi ».**

Sur le plan législatif les sénateurs A.M. Huysmans, H. Lebon et F. Vinck déposent en 1931 un premier projet de loi sur l'Urbanisme qui rapidement dépassé par les évènements ne fut d'ailleurs jamais voté tandis que sur le plan administratif, 1936 voit l'installation au Ministère des Travaux Publics de la première administration de l'Urbanisme dont la direction avait été confiée à l'ingénieur Volckerich, **décapité par les Allemands en 1944, après avoir rendu d'inappréciables services à son pays.**



LE PAYS DE CHARLEROI.
Projet d'aménagement régional par Victor Bourgeois, urbaniste. (Document La Maison).

Ci-dessus : Carte de l'état existant. En noir, les industries et charbonnages ; les surfaces hachurées horizontalement représentent les territoires habités et celles couvertes de triangles, les espaces boisés. Au nord est des deux grands groupes industriels de la vallée, les zones en damiers indiquent les territoires impropres à l'habitation. On remarque sur la carte la confusion existant entre les industies et les habitations.

Ci-dessous : Carte de l'état projeté. Ce plan constitue un essai rationnel de localisation de l'industrie. On y voit l'heureuse proposition d'une série de zones de verdure à l'intérieur du Pays Noir, pour le « verdurer » et neutraliser les fumées et poussières des deux centres industriels de la vallée. La rive droite est spécialement aménagée pour l'habitation, et prévoit l'installation de trois grands centres de loisirs rendus aisément accessibles par un boulevard circulaire. L'urbanisme inspiré par le civisme est au service de l'ordre et du bonheur des travailleurs.

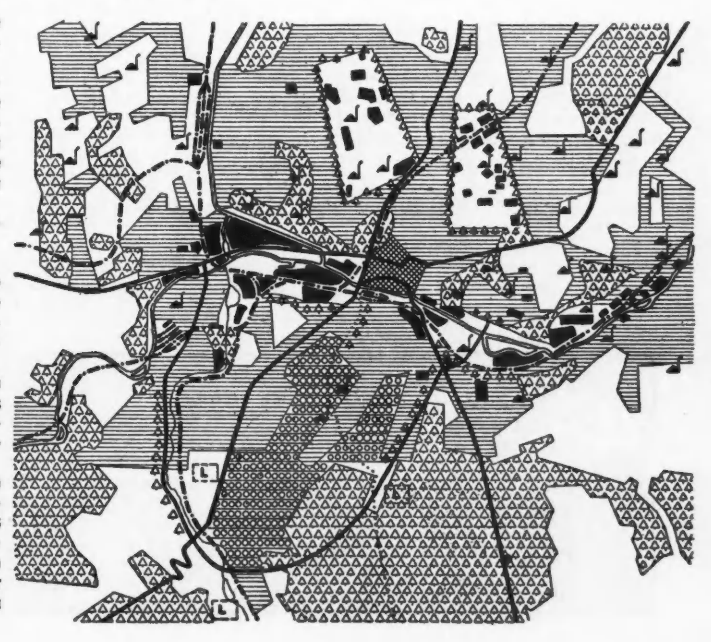
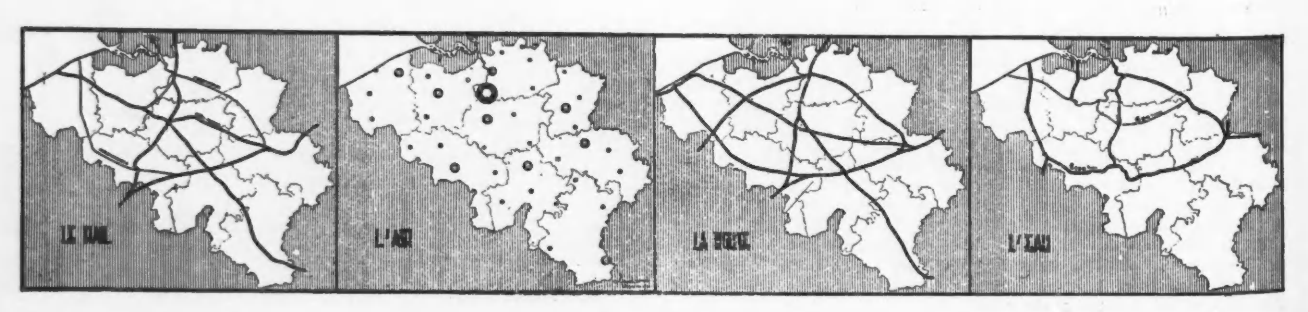


Figure 18.

BELGIQUE : Projet de plan directeur national, par Alfred LEDENT, Urbaniste. (Extrait de : Contribution à l'Urbanisme National, de A. Ledent, 1945.)



Ne serait-il pas injuste d'omettre de souligner combien les sociétés et les revues d'architectes ont contribué à secouer l'apathie de l'administration et de l'opinion publique en matière d'urbanisme ? Je songe notamment à la Société Belge des Urbanistes et Architectes modernistes fondée immédiatement après l'autre guerre, aux revues : La Cité, L'Emulation, Sept Arts, Bruxelles, L'Equerre, Urba Nova (dont la réappariton est annoncée), qui inlassablement ont combattu pour intéresser le Belge moyen aux problèmes d'urbanisme.

2. LA GUERRE ET L'URBANISME

a) L'organisatian administrative

En septembre 1940, les Secrétaires Généraux remplaçant les Ministres, prennent un Arrêté-Loi, créant une nouvelle Administration de l'Urbanisme et imposent des plans d'aménagement aux communes sinistrées ainsi qu'aux communes sur le territoire desquelles devaient s'effectuer d'importants travaux.

Comme le signale le Professeur Puissant dans une récente étude sur **« L'Urbanisme et l'Habitation »** **« certaines des dispositions de cet arrêté sont excellentes mais l'usage qu'on en fit fut déplorable. Une administration centrale composée par des hommes d'un clan, se gonfle jusqu'à la pléthore et cette montagne n'accoucha que de maigres souris ».**

N'est-ce pas le moment d'attirer l'attention du lecteur sur le fait qu'en Belgique les communes ont toujours été un élément essentiel de la vie nationale et qu'il est utopique de vouloir les piétiner comme le commissariat à la Restauration le fit sous l'occupation pour synchroniser son activité avec celle des maîtres du moment ?

Après la Libération, une Direction Générale dépendant du Ministère des Travaux Publics et que dirige avec autorité M. V. Bure remplace l'organisation des Secrétaires Généraux.

Chaque province possède sa direction, tandis qu'un Conseil Supérieur de l'Urbanisme a été instauré pour promouvoir l'Urbanisme dans le pays et donner notamment son avis sur les plans d'aménagement.

Provisoirement, en attendant le vote d'une loi sur l'Urbanisme, l'arrêté de 1940 est utilisé.

Les dispositions essentielles sont les suivantes :

« Art. 2. Le plan général d'aménagement indique les travaux et les prescriptions destinés à assurer l'aménagement rationnel du territoire de la commune et figure :

a) La situation existante ;

b) L'affectation éventuelle de diverses zones du territoire à l'habitation, à l'industrie, à l'agriculture ou à tout autre usage, cette affectation pouvant impliquer des restrictions à l'exercice du droit de propriété, l'interdiction de bâtir y comprise ;

c) Le réseau des principales voies de communication à créer ou à modifier, tant en ce qui concerne la grande que la petite voirie ;

d) Des prévisions quant à l'ordre probable de réalisation des divers éléments du plan ».

« Art. 3. Les plans particuliers d'aménagement figurent pour les différents quartiers ou pour l'ensemble du territoire de la commune :

a) La situation existante ;

b) Les limites exactes des zones d'affectation visées au b) de l'article 2 ;

c) Le tracé définitif des voies de communication principales et secondaires à créer ou à modifier, tant en ce qui concerne la grande que la petite voirie, ainsi que le tracé des alignements de ces voies ;

d) Les prescriptions générales ou particulières relatives aux plantations et aux constructions, dans l'intérêt de la conservation, de la viabilité et de la beauté de ces voies publiques ;

e) Les prescriptions générales ou particulières relatives à l'hygiène, à la sécurité et à l'esthétique, en fonction du but poursuivi par le présent arrêté ;

f) Le périmètre des immeubles à exproprier, isolés ou groupés en zones, avec mention, d'après le cadastre, des parcelles et du nom de leur propriétaire et, pour chacunes d'elles, de l'expropriant ».

« L'approbation des plans particuliers, conformément à la procédure ci-après énoncée, dispense de toutes autres formalités légales pour le tracé des alignements, ainsi que de l'observation des dispositions légales relatives aux enquêtes en matières d'expropriation ».

« Les prescriptions visées aux alinéas d) et e) peuvent être étendues à tout le territoire délimité par le plan particulier ».

« Art 4. Les plans généraux et particuliers d'aménagement d'une commune sont dressés par celle-ci ».

« Art. 11. Le Roi peut décider l'établissement pour tout ou partie du territoire de deux ou plusieurs communes, dont l'une au moins se trouve dans les conditions visées à l'article 1er de plans communs d'aménagement comprenant tout ou partie des matières énoncées aux articles 2 et 3. Le Ministère des Travaux Publics peut, en tout temps, modifier la composition du groupe de communes. Il détermine les modalités de présentation des plans d'aménagement. ».

« Le plan général d'aménagement est établi par les soins du Ministère des Travaux Publics qui prend l'avis d'un collège de techniciens comprenant un membre par commune, désigné par le collège des bourgmestres et échevins ; chaque commune désigne également un technicien suppléant ».

b) Recherche d'un équilibre entre l'urbanisme pratique et l'urbanisme théorique

Proportionnellement à son étendue et à sa population, la Belgique est le pays le plus industrialisé du monde. L'amalgame extraordinaire d'industries, de ports, de voies navigables, de chemins de fer et de centres habités qui forme son territoire, ne permet qu'une seule solution sensée : le plan national d'Urbanisation avec ses subdivisions naturelles, les diverses régions économiques : bassins du Borinage, du Centre, de Charleroi, de la Basse-Sambre, de Liège, de la Campine, de Bruxelles, Anvers, Gand, Courtrai, la zone de vacances du Littoral, la grande réserve naturelle des Ardennes et de l'Entre Sambre-et-Meuse.

Une importante contribution à cette politique nationale d'Urbanisation vient d'être apportée par Alfred Ledent, lauréat de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, qui dans une récente étude **« Contribution à l'Urbanisme National »** analyse les divers éléments appelés à structurer un plan national d'aménagement du territoire.

Dans le cadre régional me permettra-t-on de citer l'étude **« Charleroi - Terre d'Urbanisme »** de René Cooman et de moi-même, actuellement sous presse.

Cette monographie a pour but de dégrossir quelques matériaux nécessaires à l'élaboration d'un urbanisme carolorégien.

Mais il y plus : cet ensemble national lui-même devrait se raccorder à un système plus vaste encore. Comme la logique constante et la situation actuelle de l'économie veulent qu'on aille du plus grand au plus petit, il conviendrait d'abord de tracer ce plan général du grand bassin industriel de l'Europe Occidentale dans lequel s'intégrerait le plan belge. L'après-guerre n'autorisera-t-elle pas cette réorganisation rationelle qu'a si souvent réclamé le regretté P. Otlet ?

Voici comment le promoteur de la Cité Mondiale s'exprimait dans son étude sur le « Plan Belgique » : **« Le Plan National se développe entre les plans régionaux et locaux à la base, et le Plan International et Mondial au sommet. Le tissu de la vie sociale est continu ».**

Si la logique demande qu'on aille du plus grand au plus petit, la vie impose que dans certain cas, - les quartiers sinistrés par exemple - on solutionne immédiatement les problèmes locaux avant d'attendre le résultat des préoccupations plus vastes. Etre rationnel cela ne consiste-t-il pas aussi à avoir le sens de la mesure et du possible ? Nous n'avons pas le droit de sacrifier la génération actuelle en attendant qu'on se mette d'accord sur une organisation générale plus parfaite.

Artisan d'une tâche complexe, l'urbaniste ajustera l'espace au progrès social en conciliant le point de vue de l'urbanisme théorique et les tâches quotidiennes de l'urbanisme pratique comme il harmonise les intérêts et les essais les plus divers en vue d'un meilleur rendement réciproque des choses qui poussent et des choses qui s'édifient.

Victor BOURGEOIS,
Membre du Conseil Supérieur d'Urbanisme de Belgique.

★

BIBLIOGRAPHIE

René De Cooman et Victor Bourgeois, « Charleroi - Terre d'Urbanisme » - Art et Technique, Bruxelles 1946.

M. G. Jacquemyns, « Histoire Contemporaine du Grand Bruxelles », Van Der Linden, Bruxelles.

Alfred Ledent, « Contribution à l'Urbanisme National - Fondation Universitaire de Belgique », Bruxelles 1946.

Paul Otelt. « Plan Belgique », Van Keerberghen, Bruxelles 1935.

Adolphe Puissant, « L'Urbanisme et l'Habitation », Office de Publicité, Bruxelles 1945.

Louis Van Der Swaelmen, « Préliminaires d'Art Civique », Société d'Editions A. W. Sijthoff Leyde 1916.

Jean Fichefet, « Charleroi- Etude de Géographie Urbaine », Librairie de la bourse, Charleroi 1935.

URBANISME AMÉRICAIN

PAR ANDRE SIVE

Bien malin celui qui peut se faire une opinion des Etats-Unis, d'un continent en soi, qui vous surprendra tous les jours en vous présentant des faits contraires à vos idées conçues la veille...

Tout nouveau en Amérique, je me suis permis de poser des questions saugrenues :

— Quelles sont les doctrines américaines de l'urbanisme ?

— Nous sommes dans un pays démocratique et n'entendons nullement imposer une doctrine — nous dépendons de l'opinion de la majorité — ou d'une majorité.

Ou mieux :

Voici une manière française d'envisager les choses, nous sommes des gens **pratiques réalistes**...

Ce mot fatidique « **réaliste** » devient un leitmotiv.

J'ai eu la chance de visiter un peu partout les « City Planning Commissions » et les écoles aussi. On y parlait de la « **pratique** », du « **réalisme** ».

J'ai harcelé les techniciens de la **Tennessee Valley Authority** pour me faire raconter de quelle manière ils ont procédé à leur **planning** dont nous avons tant entendu parler. Ce planning général qui nous intrigue et que nous voudrions tous connaître, qui est l'idée magique d'où les programmes de nos plans devraient naître.

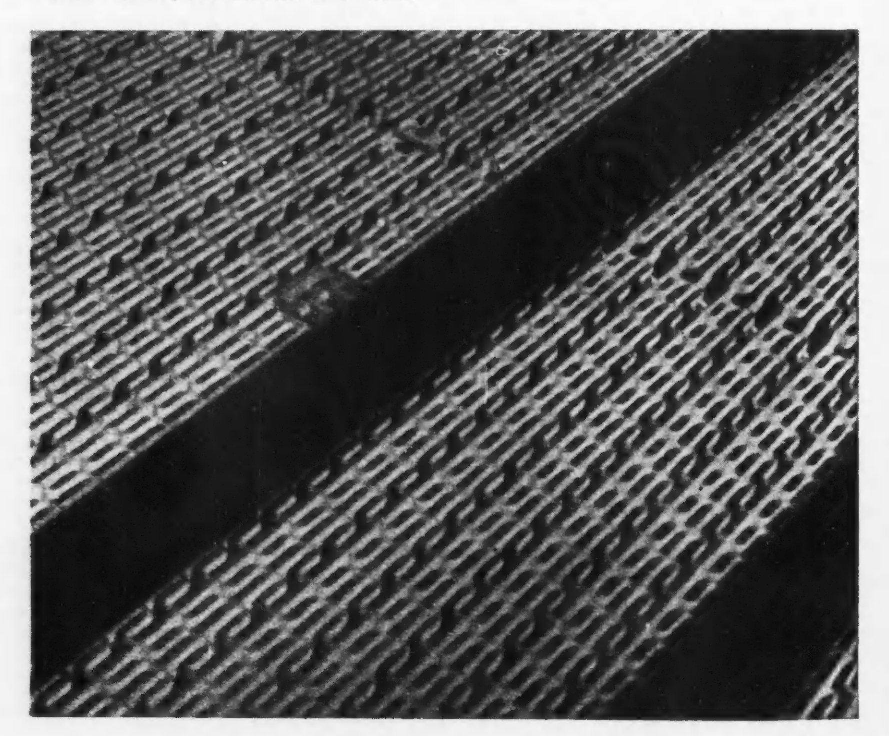
Pas d'idée magique. Pas d'idée préconçue. Un monsieur plus qu'aimable, voire cordial, nous expose avec complaisance la **pratique** du travail.

Une rivière qui a la mauvaise habitude de déborder, un pays ravagé en plus par l'érosion consécutive au déboisement spéculatif sans scrupules, une population appauvrie dont le standard de vie est beaucoup trop bas. Il lui faut une aide périodique. Mauvaise solution.

Les ingénieurs envisagent le contrôle des crues à l'aide de barrages. Les barrages facilitent la navigation et ne se paient qu'en produisant l'électricité — l'électricité est susceptible d'améliorer le standard de vie des gens — ceux-ci doivent cultiver efficacement pour payer le courant — la régénération du sol s'impose.

On étudie les éléments, on organise l'action. Voici le fait brutal, matérialiste.

Et l'urbanisme ? C'est simple. Les courbes de niveaux, correspondant aux barrages, déterminent les zones à inonder, ou de nombreux accidents se préparent. Une ville perdra son hinterland, une autre quelques quartiers, ou bien le sens des accès changera. Il faut remédier à ces inconvénients, si l'on veut réussir. Les problèmes s'enchaînent, les uns après les autres. En les seriant, on les resout, sans idées préconçues. Intelligemment, **pratiquement** et avec un tel amour du métier, que le visiteur oublie complètement l'impression provoquée par la connaissance des faits brutaux, pour admirer, avec enthousiasme, la tangible beauté de l'architecture vraie, des choses bien faites, conçues et achevées ; l'harmonie entre l'idée, l'acheminement, la réalisation et le détail.



L'on apprend aussi que le **réaliste** sait manier le tact politique en faisant collaborer les intéressés. Les services d'urbanisme locaux faisant défaut et ne pouvant être créés sans discussions budgétaires à longue échéance et d'une issue douteuse, la T.V.A. a subventionné les villes, à titre de transition. Les services une fois établis, continuent à rouler par l'inertie inhérente. L'activité, bien inspirée au départ, ne cesse plus. Et la compréhension publique apparaît.

Pour réussir, il fallait combattre la malaria. C'est du **réalisme.** La proportion de la population atteinte est descendue de 33 % à 0,05 %. La fantaisie nécessaire à cette réussite **idéaliste** frole la poésie.

Il fallait aussi livrer bataille aux trusts de l'électricité. Ce fut un long procès spectaculaire. Une fois gagné, le prix du courant a notablement baissé dans l'ensemble des Etats-

Unis. Lisez la publicité : « Vous faites une mauvaise affaire en usant vos chaussures pour aller éteindre l'électricité... ».

Cela nous paraît être une histoire de fous. L'histoire de la ville, ou plutôt des villes de Los Angeles est encore bien plus étonnante. Si l'on compte l'ensemble des agglomérations qui n'en font pratiquement qu'une (Los Angeles, Pasadena. Hollywood, Burbank, Santa Monica, etc...) leur périmètre est si grand que le diamètre est de 50 km. environ. On ne peut y vivre sans auto et le moindre déplacement exige 45 minutes. Pourtant, la ville n'est pas encombrée, les signaux lumineux sont synchronisés avec la vitesse admise. On roule dans des larges avenues parsemées de boutiques, ou bordées de petites maisons situées au milieu de grands terrains, ou entre de champs de culture ou pétrolifères farcis de puits - c'est toujours la ville. Les puits s'alternent avec de charmantes habitations et d'admirables palmiers. Mais quelle est cette densité soudaine et inattendue ? Ces buildings, ces magasins ? C'est un endroit où deux villes avoisinants ne se touchent pas. issu d'un hasard du cadastre l'îlot appartient à la « comté » c'est-à-dire à la campagne. L'impôt étant moindre, les amateurs s'entassent. Los Angeles lutte âprement, mais sans succès, pour incorporer l'îlot. Il y a trop d'intérêts en jeu.

L'américain dit que l'automobile a tué la distance. Nous savons que le temps est le bien précieux de l'homme ! On l'oublie trop souvent.

Fuyant la crise du logement à New York, jai eu la chance d'être invité, en banlieue, par un ami. Voici quelques détails de sa vie typique de citadin banlieusard :

Loyer (pour une charmante maison de goût douteux) 85 dollars par mois. Le mari se lève à 6 h. 55, fait sont petit déjeuner copieux, le mange debout, sort l'auto du garage et va à la gare (trajet 2-3 km.) pour attrapper l'express de 7 h. 55. Il laisse son auto chez le marchand d'essence (25 cents pour la journée). Le train le dépose au Grand Central Station, en 35 minutes, occasion pour lui de lire une petite fraction du pesant New York Times. Essouflé, il arrive avec 10 minutes de retard à son bureau à 8 h. 40. S'il rate son express, ou s'il a quelque chose à transporter, il continue son chemin en auto. 35 km = 45 minutes sur autoroute. En arrivant à New York, il a le choix : Mettre sa voiture dans un « parking » (1 dollar pour la journée), ou descendre de son bureau, x-fois dans la journée, pour la déplacer en comptant sur la tolérance de l'agent... Au retour, il ne s'arrêtera nulle part, il perdrait bien une heure en quittant l'autoroute. S'il revient par le train, il s'y précipite à 17 h. reprend l'auto chez le marchand d'essence, Il est rendu chez lui vers 18 h. Sa femme baigne son bébé, il ouvre les boîtes, met la table. On dîne à 19 h. et on lave la vaisselle en famille. Il n'est pas possible de sortir, tout est loin et l'enfant ne peut être laissé seul dans le petit paradis individuel.

L'automobile, au lieu de tuer, a créé les distances entre les humains ; elle a tué la vie collective des villes.

Dans chaque ville, nous cherchons le « plan directeur », sans succès. Il n'y en a pas. Que de gaffes politiques, si des plans dévoilaient des intentions !

Dîner avec un des responsables du plan, permet d'apprendre qu'il sait parfaitement de quoi il s'agit, ce qui manque et ce qui est à faire. Mais il est **réaliste**, procède méthodiquement et n'en parle pas. Il ne risque pas de faire couper, par le conseil municipal, les crédits alloués à son service. Il sait faire des analyses parfaites : De nombreuses feuilles transparentes portent l'indication multicolore des faits urbains. Les lieux d'accidents d'auto se superposent avec l'âge des bâtiments, le commerce de détail, la population nègre, l'industrie de transformation, les bistrots, etc. ou le tout à la fois. Certes, voilà un beau travail. On peut en tirer d'utiles conclusions, ainsi que des fais historiques édités dans maintes brochures. La propagande est fort bien faite sur ce qu'il **faudrait** faire, dans **l'abstrait**, Tout cela justifie l'activité et les crédits. Mais on ne voit point de « masterplan ».

Nous voyons des détails excellents. Des autoroutes, sorties de ville. Ou bien, une zone marécageuse assainie, aménagée (il le fallait bien). L'aménagement mord, comme par hasard, sur les environs, créant des conditions telles que son extension devient, par la bande, indispensable. Travail de longue haleine, **réaliste**.



CHICAGO

A Chicago, on a gagné sur le lac, par voie de remblai, une bande monumentale d'autoroute et de parcs. Les gratte-ciel, d'un extrême romantisme, la bordent, jouant une folle symphonie dans la brume d'hiver. Une façade. Derrière cette façade, la ville difforme, étendue, tentaculaire et **vide**. Vide à un tel point que l'immense voirie ne peut même être entretenue. Chicago, la ville la plus mal pavée. Il faut 90 minutes en automobile, pour en sortir dans le sens perpendiculaire au lac.

Où mène tout cela ? Apparamment nulle part.

Erreur.

Un concours organisé par un des grands journaux, présente des plans hardis, faits - évidemment - par des **idéalistes** méprisés, L'un attaque le système ferroviare avec ses 27 sociétés concurrentes - et les « recompose ». Un autre divise la ville en unités de voisinage se répétant d'innombrables fois. Tel autre supprime tout pour ne plus tolérer qu'une série de villes satellites, chacune se limitant au secteur restant en dehors des fumées de leurs usines. N'oublions pas le projet rendant les transports en commun exclusifs et occupant, de ce fait, l'ensemble des chaussées.

C'est à Chicago que l'American Society of Planning Officials groupe les techniciens, organise les congrès, meetings, échanges d'informations légales, administratives, techniques. Des fichiers parfaits, une bibliothèque maniable sont à la disposition des membres, ainsi que tout bibliographie par correspondance... Tout cela pour ne pas faire de plans ?

Ne jugeons pas trop vite.

Le budget d'urbanisme de la ville ne New York, pour les années de 1947 à 1951 est proposé à 253.173.156,00 dollars.

Voyez Détroit :

Schéma du programme des constructions scolaires.

Proposition pour refaire la rive du lac.

On fait de l'urbanisme aux Etats-Unis. Certainement plus qu'ailleurs - mais certainement pas assez pour résoudre les problèmes gigantesques avec lesquels les villes américaines sont aux prises !

En rencontrant tous ceux qui connaissent leur métier et tous ceux qu'une multitude d'excellentes écoles préparent à exercer, on attend le jour où l'urbanisme américain étonnera le monde.

J'ai fait le pélérinage chez un grand maître, idôle de notre jeunesse. Il dirige une école très patriarchale où les élèves, au milieu d'un parc immense, refont les plans de leurs villes natales, d'une manière bien **idéaliste.** (Unités de voisinage, communautés, sens social très développé, préférence de l'humain, du logis ; la circulation asservie à l'homme).

Dans l'agence familiale on étudie les plans de villes **idéalistes,** les étapes de réalisation, la rentabilité, la réglementation (tout ce qu'il y a de plus **réalistes**).

Je me hasarde :

— On m'a dit, Monsieur, que vous vous permettez le luxe d'être un **idéaliste.**

— Connaissez-vous la différence entre un **idéaliste** et un **réaliste** ? Ne m'avez-vous pas dit que vous allez à New York demain matin en auto ? Vous voyez, vous êtes un **idéaliste**, vous savez où vous voulez aller ! Les soit disant **réalistes** remplissent leur auto d'essence, d'huile, d'eau, la sortent du garage et se mettent à tourner en rond dans les rues, sans savoir où ils vont.

ANDRE SIVE.

DETROIT. Schéma de répartition des établissements scolaires

UNE EXPERIENCE D'URBANISME AMERICAIN :

LES GREENBELT-TOWNS

Si la famille n'est pas une abstraction mais une réalité vivante, si la famille demeure pour nous Français le problème n°1, alors cela vaut la peine de considérer avec attention l'expérience américaine dite « Greenbelt Town ».

Nulle part ailleurs nous n'avons vu davantage d'enfants s'ébattre dans la joie. La petite ville de Greenbelt semble leur appartenir. Pour les parents élever une famille n'est plus considéré comme un luxe ou une tragédie. Les biens essentiels : l'air, l'espace, la verdure, le soleil, l'eau sont sauvegardés à Greenbelt ; ils appartiennent à tous.

Greenbelt est une expérience intéressante puisque le problème de l'habitation se trouve résolu en fonction d'un site nouveau permettant grâce à la science de l'urbanisme de créer de toutes pièces une communauté adaptée aux nécessités techniques et aux besoins psychologiques et sociaux de notre temps.

a) Le but.

C'est en 1935 que l'administration américaine décida d'entreprendre la construction de trois « Greenbelt Towns ». Derrière l'idée pratique de donner à cette époque du travail à des milliers de chômeurs, le Gouvernement avait en vue deux points essentiels :

1) Démontrer qu'il est possible avec les techniques nouvelles de créer des organismes urbains combinant les avantages de la vie à la campagne avec ceux de la vie dans les villes.

2) Donner à des familles nécessiteuses sélectionnées par leurs références morales) la possibilité de vivre décemment dans des habitations réellement bon marché.

Chacune des trois communautés appelées « Greenbelt » présentait des problèmes différents. Il fallut d'abord constituer un groupe de techniciens compétents : architectes, urbanistes, ingénieurs, etc., chargés d'établir les plans et de construire la ville. La configuration du sol, le climat, les matériaux de la région, les habitants qui devaient peupler cette ville formaient les éléments du problème.

Nous publions ci-contre une des 3 cités modèle, construite dans le Maryland.

Les premiers travaux commencèrent en octobre 1935. Les fondations furent creusées en février 1936 ; les occupants arrivèrent en septembre 1937, et en octobre 1938 la ville avait sa physionomie définitive.

Les habitations sont groupées dans des « blocs » d'environ 125 maisons, permettant d'inclure des terrains de jeux pour les enfants.

Les habitations sont bâties selon les « standards » de confort, d'hygiène, etc., assurant dans leur ensemble les conditions « optima » d'habitation. La façade principale s'ouvre sur des tapis de verdure, les arbres, la **nature.**

De petis passages conduisent des habitations aux boutiques, ainsi les enfants peuvent aller chez l'épicier sans jamais rencontrer une auto.

Le centre communal est localisé à peu près au milieu du croissant. Il est composé de 4 bâtiments abritant la coopérative, le cinéma, la poste.

L'école est à fonctions multiples. Elle est donc utilisée presque constamment : le jour, par les enfants, le soir, par les adultes qui viennent suivre des cours pratiques : dactylographie, science ménagère, comptabilité, langues étrangères, photographie, etc. La bibliothèque est double, une partie réservée aux élèves de l'école, une autre réservée aux adultes.

La piscine ouverte est l'attraction majeure pendant les beaux jours : Greenbelt semble à cette époque une ville de vacances.

Plus loin sont les tennis, les terrains d'athlétisme, de football, etc. Un lac artificiel alimenté par des sources naturelles est inclus dans les terrains de pic-nic.

Le « Federal Housing Authority » est propriétaire de la ville ; tout ce qui concerne le paiement des loyers, le maintien du site, les réparations sont entre les mains de l'administration. Un conseil municipal de cinq personnes est élu pour deux ans ; il nomme le maire, lequel choisit les employés des services publics.

Une telle communauté ne saurait être habitée par des « individualités » se retranchant derrière les cloisons étanches de leurs habitations ou de leurs habitudes. Greenbelt développe par son urbanisme même des qualités nouvelles parmi ses citoyens : esprit d'entr'aide, bonne volonté générale, sens de la communauté.

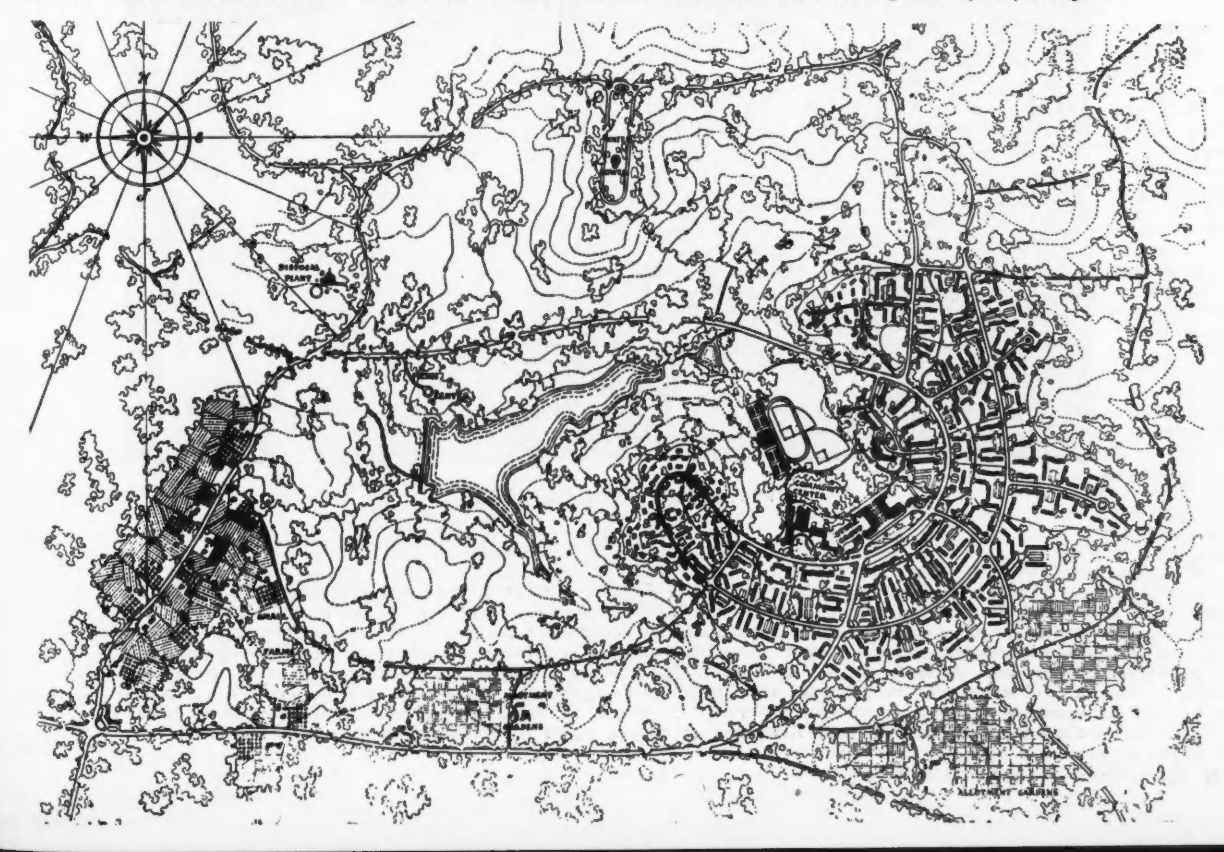
Au moment ou notre pays doit mobiliser toutes ses énergies pour relever ses ruines, il nous parait opportun de rappeler cette expérience américaine et d'en tirer parti si nous voulons réellement donner aux travailleurs et à leurs familles les conditions optima pour le développement de leur vie physique, matérielle et morale.

Maurice BARRET.

Vue aérienne de Greenbelt montrant l'implantation au sol de la ville. On voit clairement la répartition des habitations entre les deux routes dessinant la forme organique de la ville : à savoir une sorte de croissant.

Cette forme n'est pas arbitraire. Elle est déterminée dans le cas présent par le respect du site, sa préservation et l'adaptation du plan à la topographie **du sol.**

Ce problème du dessin dans un espace vierge de la structure même d'un organisme urbain créé de toutes pièces est une des tâches essentielles de l'urbaniste. Il doit éviter la monotonie et l'artificiel résultant d'idées géométriques préconçues.

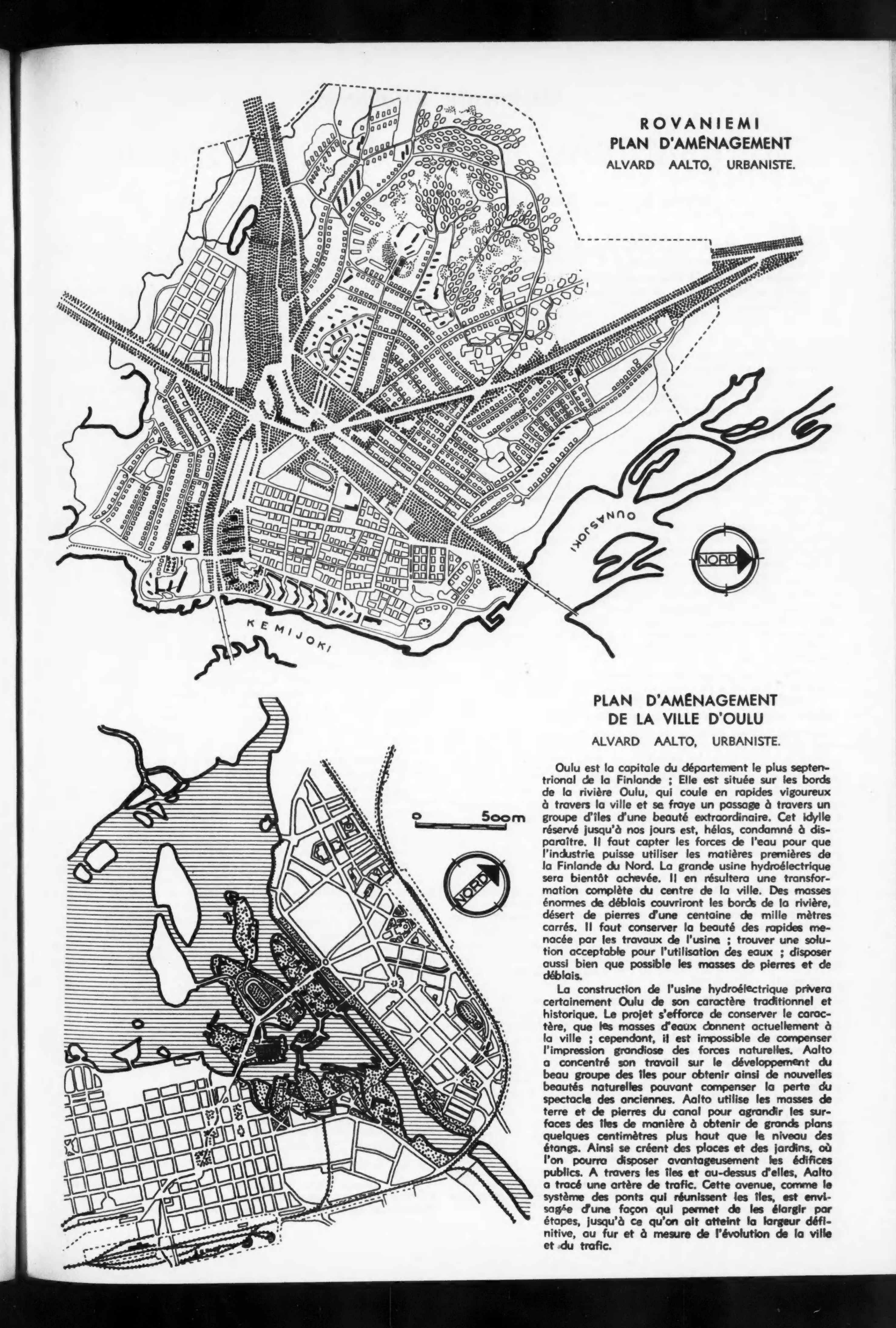


F I N L A N D E



ROVANIEMI : VUE AERIENNE.

Théâtre de deux guerres successives, la Finlande n'a pas échappé aux destructions que déplorent la majeure partie des pays de notre continent. Bombardements et batailles ont ravagé villes et villages de ce courageux petit pays, qui a donné à l'Architecture contemporaine quelques uns de ses meilleurs représentants. Nous sommes convaincus que les Architectes et Urbanistes de Finlande sauront donner aux problèmes qui leur sont posés, des solutions intelligentes et sensibles. Il faudrait connaître à fond le pays, le caractère des villes détruites, l'orographie particulière de ces régions. etc... pour apprécier convenablement les projets des Urbanistes. A titre d'exemple, nous reproduisons ici les plans d'aménagement des villes de Rovaniemi et d'Oulu, œuvre de l'architecte bien connu Alvar Aalto.



ROVANIEMI
PLAN D'AMÉNAGEMENT
ALVARD AALTO, URBANISTE.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE D'OULU
ALVARD AALTO, URBANISTE.

Oulu est la capitale du département le plus septentrional de la Finlande ; Elle est située sur les bords de la rivière Oulu, qui coule en rapides vigoureux à travers la ville et se fraye un passage à travers un groupe d'îles d'une beauté extraordinaire. Cet idylle réservé jusqu'à nos jours est, hélas, condamné à disparaître. Il faut capter les forces de l'eau pour que l'industrie puisse utiliser les matières premières de la Finlande du Nord. La grande usine hydroélectrique sera bientôt achevée. Il en résultera une transformation complète du centre de la ville. Des masses énormes de déblais couvriront les bords de la rivière, désert de pierres d'une centaine de mille mètres carrés. Il faut conserver la beauté des rapides menacée par les travaux de l'usine ; trouver une solution acceptable pour l'utilisation des eaux ; disposer aussi bien que possible les masses de pierres et de déblais.

La construction de l'usine hydroélectrique privera certainement Oulu de son caractère traditionnel et historique. Le projet s'efforce de conserver le caractère, que les masses d'eaux donnent actuellement à la ville ; cependant, il est impossible de compenser l'impression grandiose des forces naturelles. Aalto a concentré son travail sur le développement du beau groupe des îles pour obtenir ainsi de nouvelles beautés naturelles pouvant compenser la perte du spectacle des anciennes. Aalto utilise les masses de terre et de pierres du canal pour agrandir les surfaces des îles de manière à obtenir de grands plans quelques centimètres plus haut que le niveau des étangs. Ainsi se créent des places et des jardins, où l'on pourra disposer avantageusement les édifices publics. A travers les îles et au-dessus d'elles, Aalto a tracé une artère de trafic. Cette avenue, comme le système des ponts qui réunissent les îles, est envisagée d'une façon qui permet de les élargir par étapes, jusqu'à ce qu'on ait atteint la largeur définitive, au fur et à mesure de l'évolution de la ville et du trafic.

L'URBANISME EN GRANDE-BRETAGNE

INTERVIEW DE MONSIEUR GORDON STEPHENSON PAR PIERRE VAGO

Au cours d'un récent voyage à Londres, M. Pierre Vago a posé quelques importantes questions à M. Gordon Stephenson. Les réponses qu'il a obtenues constituent une intéressante mise au point sur la législation et l'organisation anglaises en matière d'Urbanisme.

QUESTION : Quelles sont les lois régissant l'Urbanisme en Angleterre et quel est l'essentiel de celles qui sont en préparation ?

REPONSE : La loi généralement appliquée est celle dite Loi de 1932. Elle donne aux autorités locales le pouvoir de préparer des plans, ceux-ci ne devenant applicables qu'après approbation du Parlement.

Ces plans sont en fait des plans de routage, comprenant, en outre, les tracés de nouvelles routes ainsi que des réserves, (par exemple pour espaces libres publics, etc...). Des textes accompagnant les plans prescrivent les règles générales du développement à l'intérieur de chaque zone. (Par exemple la largeur minimum des routes, la hauteur des constructions, les espaces à réserver autour de celles-ci. etc...).

Par crainte d'être tenues à verser d'importantes indemnités d'éviction, les municipalités réservaient généralement beaucoup trop de terrain pour la construction, et en particulier trop de terrains de valeur, (notamment à usage commercial).

Les autorités locales n'étaient pas obligées de préparer des plans et beaucoup n'en avaient pas fait jusqu'à 1939.

Cependant de nombreuses autorités, pendant qu'on établissait des plans d'urbanisme, exerçaient ce qu'on appelle « un contrôle intérimaire » : il leur était possible de le faire à partir du moment où le conseil local déclarait qu'il était dans ses intentions d'établir un projet d'urbanisme.

C'était une mesure de sauvegarde car toute construction nouvelle était soumise à un permis de construire.

En 1943 le Parlement a arrêté une loi rendant obligatoire l'exercice du contrôle intérimaire pour toutes les autorités locales.

Une nouvelle politique de l'urbanisme fut inaugurée en 1944. Le Gouvernement de guerre introduisit une législation habilitant les autorités locales à prendre possession des zones sinistrées ou détruites.

On peut appeler cela le début de l'urbanisme **actif** par comparaison avec l'urbanisme **restrictif.**

La loi de 1944 permet aux autorités locales habilitées d'acquérir par expropriation toutes les zones qui doivent être reconstruites par suite de leur endommagement ou de leur vétusté.

Avant l'acquisition l'autorité locale intéressée doit préciser la zone à acquérir et soumettre le projet d'aménagement de cette zone au Ministère de l'Urbanisme.

Avant que cette acquisition ne soit réalisée, on ouvre une enquête publique et le Ministre entend toutes les objections.

Cette enquête terminée, on détermine les limites exactes de la superficie à acquérir.

Celle-ci varie approximativement entre 20 et 800 ha. en fonction de l'importance de la ville et de l'importance des distinctions. Dans certains cas l'ensemble de la partie commerciale et industrielle sera acquis.

Une fois l'achat fait, **le terrain restera la propriété de l'autorité locale** qui pourra consentir des baux amphitéotiques de 99 ans, ou moins. Ainsi, tout le développement de ces quartiers se fera sous le contrôle de l'autorité locale.

Ces contrats devront être soumis à l'approbation du Ministère qui en pratique, se contentera d'approuver la forme générale. Si les plans sont bien faits, et d'une manière souple, et si le contrôle des locations est judicieusement conduit, la rentrée des fonds suivra le développement des constructions, permettra d'équilibrer financièrement l'opération.

A côté des pouvoirs accordés par la loi de 1944 sur l'urbanisme, de nouveaux pouvoirs ont été établis permettant l'acquisition de terrains dans un but public, et en particulier, pour la construction d'habitats ; ceci est très important du fait que cela fait ressortir l'intention nette du Gouvernement de faire reconstruire quatre maisons sur cinq par les autorités locales, pour les louer aux personnes sans logement.

Il semble maintenant tout à fait certain qu'une législation compréhensive sera introduite dans l'année, législation qui révolutionnera complètement les procédures de l'urbanisme.

Le Gouvernement est, en effet, sur le point de promulguer une loi basée sur le rapport Uthwatt (1).

Avec ce nouveau système, il est probable que personne n'aura le droit de faire des travaux sur quelque terrain que ce soit sans l'autorisation d'une autorité compétente.

Celle-ci pourra ainsi s'assurer que la construction sur un terrain donné est bien conforme aux plans d'aménagement.

Si un propriétaire perdait de l'argent en se conformant au plan, il recevrait une compensation ; au contraire, s'il y gagnait, il aurait à acquitter une taxe de plus-value.

Le contrôle financier sera assuré soit par les autorités locales, soit par une commission nationale. Si un propriétaire refusait de se conformer au plan prévu, sa propriété serait passible d'expropriation.

QUESTION : Comment est organisé et comment fonctionne le Ministère de l'Urbanisme ? Quels sont ses rapports avec les autorités locales et le Ministère du Travail et de la Santé ?

REPONSE : Le Ministère de l'Urbanisme est responsable de la politique du Gouvernement tendant à assurer une utilisation équitable et judicieuse du sol de l'Angleterre et du Pays de Galles.

Il applique les différentes lois d'Urbanisme.

Il a le pouvoir d'annuler les autorisations données en matières d'Urbanisme et de Construction par les autorités locales. Tous les plans préparés par celle-ci doivent lui être présentés.

Dans un proche avenir, les autorités locales seront réunies en « Comités d'autorités locales » ; en effet, les frontières administratives sont rarement de bonnes frontières pour la réalisation des plans.

Le Ministère de l'Urbanisme a un secrétaire permanent (Chief Official) et un secrétaire délégué.

Sous leurs ordres se trouvent deux sous-secrétaires, chacun étant responsable d'un département administratif, et un chef responsable du département technique. D'autre part, il y a dix délégués régionaux qui ont leur siège dans les dix régions de l'Angleterre et du Pays de Galles. Ils sont en contact journalier avec les autorités locales.

La liaison avec les autres ministères est très étroite : ceci est vrai à la fois pour les pouvoirs centraux et régionaux.

Le Ministère de la Santé est responsable du programme des logements : mais tous les emplacements sont déterminés par le Ministère de l'Urbanisme qui indique également les densités moyennes à respecter dans chaque cas.

Le Ministère des Travaux est responsable de la gestion et du matériel de construction.

Les priorités sont fixées aussi bien à l'échelon central que régional. Là où il y a un plan régional (par exemple pour le plus grand Londres) l'ordre d'urgence des travaux sera établi de façon à assurer une évolution normale dans le développement du plan.

A l'échelon centre et région fonctionnent des comités de « distribution des industries » comprenant des fonctionnaires de tous les départements industriels, sous la présidence d'un fonctionnaire du Ministère du Commerce (Board of Trade) département responsable du développement industriel.

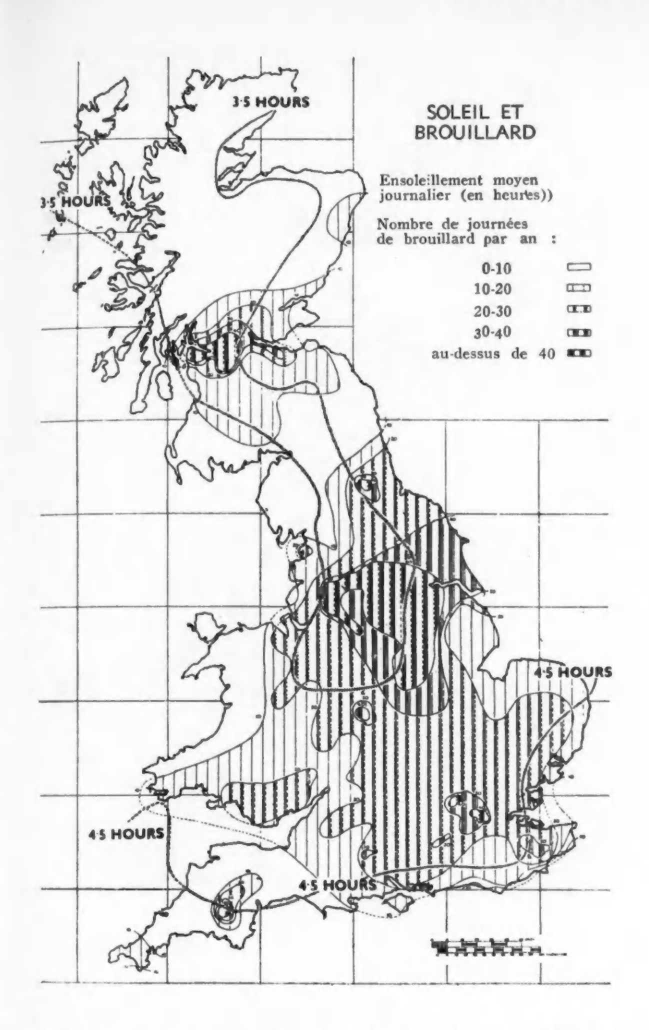
Une grande partie du travail de recherche de ces comités est accompli par le Ministère de l'Urbanisme qui est un membre important de chacun de ces comités.

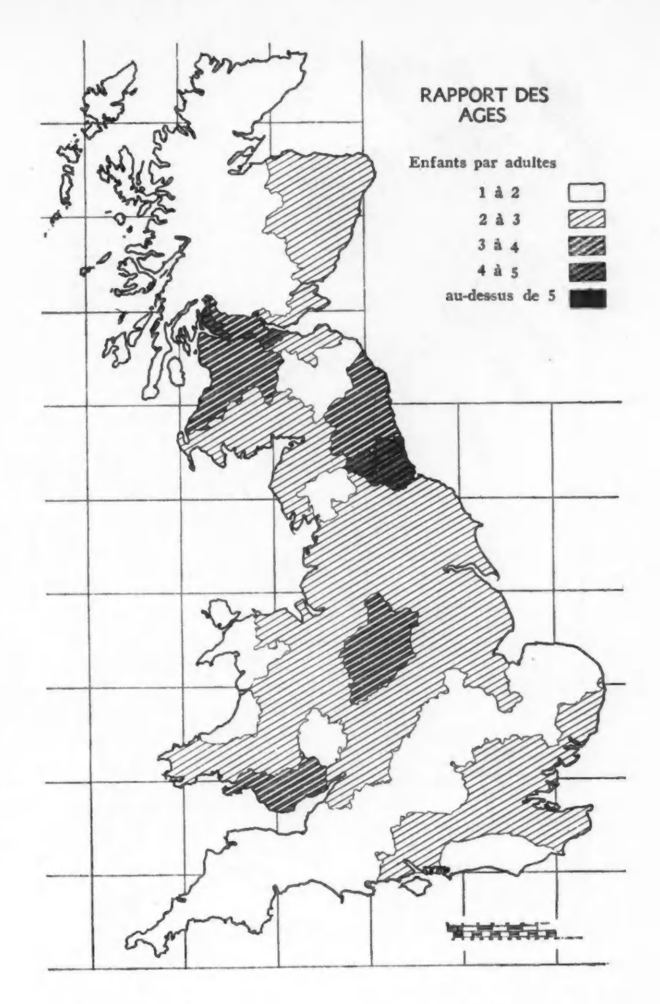
La création et le tracé de nouvelles routes est un facteur important de l'étude et de la réalisation de tous les plans. C'est le Ministère des Transports qui a la responsabilité des routes nationales ; mais il y a une étroite liaison entre les divers départements pour assurer les meilleurs tracés et alignements.

Enfin, de façon à assurer une coopération réelle dans l'étude des plans d'aménagement régionaux, des comités interdépartementaux sont dès maintenant établis dans chaque région, sous la présidence d'un fonctionnaire du Ministère de l'Urbanisme.

QUESTION : Les projets que j'ai pu voir sont remarquables par leur sérieux et les études préparatoires considérables qu'ils impliquent,

(1) Rapport d'une commission royale nommée par le Ministre du Travail avec mission de présenter des recommandations sur le financement de l'Urbanisme et de la Reconstruction.





par le soin de la mise au point et de la présentation. Ils représentent certainement le travail de nombreux mois, voire de plusieurs années, et supposent la collaboration de nombreuses compétences et d'équipes d'enquêteurs, dessinateurs, etc... Avec les contrats de hâte et de misère des urbanistes français, un tel travail est inconcevable. Par qui et comment sont payés ces études et ces plans ? Et, dans un tout autre ordre d'idées : qui assure le financement de la **réalisation** des plans, et comment ?

REPONSE : En général les plans sont préparés par les autorités locales et réglés sur leur propre budget. Les Urbanistes sont considérés comme des Conseillers techniques, largement appointés, et disposant de tous les locaux, documents, dessinateurs, etc. dont ils ont besoin.

La préparation, aussi bien que l'exécution d'un plan d'urbanisme sont maintenant considérées comme une activité normale pour une autorité locale (municipalité).

Cependant, là où il est nécessaire de prévoir un vaste plan régional, il est possible que les fonds soient fournis par l'Administration centrale : Londres, par exemple a été préparé et financé par le Ministère de l'Urbanisme, pour permettre aux diverses autorités locales d'étudier, dans le cadre du plan régional, leurs propres plans d'aménagement.

La loi de 1944 définit la question des responsabilités financières respectives des autorités locales et de l'Administration centrale.

L'autorité locale prépare et règle les plans d'aménagement des zones sinistrées ou insalubres de son ressort et, après l'enquête publique et l'approbation du Ministère, achète la totalité des terrains avec l'argent que lui prête le Gouvernement.

Le Gouvernement finance la transaction en prêtant l'argent sans intérêt pendant une période allant jusqu'à 15 ans, l'emprunt diminuant au fur et à mesure de la réalisation du plan.

Lors de son achèvement, l'actif et le passif doivent en principe s'équilibrer. Naturellement les autorités locales bénéficient des subsides habituels du Gouvernement pour la réalisation d'opérations d'utilité publique telles que routes, de logements à bon marché, écoles, etc...

Le financement de certains plans de reconstruction se fait sur une large échelle : par exemple les seuls achats de terrains effectués pour réaliser la première tranche de reconstruction « dans le East End de Londres » coûtera probablement 20 millions de livres sterling.

Je rappelle que l'autorité locale achète, par voie d'expropriation, la totalité des zones sinistrées au prix moyen de terrain de 1939. Elle en reste obligatoirement propriétaire ; elle l'aménage d'après les plans d'urbanisme, construit ou permet la construction selon ses plans et sous son contrôle. Les baux, concessions et loyers doivent permettre le remboursement des sommes prêtées sans intérêt par l'Etat pour l'achat des terrains.

Pour répondre à la première partie de votre question : l'autorité locale choisit et paie un Urbaniste-conseil (agréé par le Ministère), fonctionnaire ou contractuel, à l'année ; il lui laisse tout le temps nécessaire ; il met à sa disposition un Service d'Urbanisme en rapport avec l'importance des problèmes à résoudre, et lui procure tous les concours nécessaires.

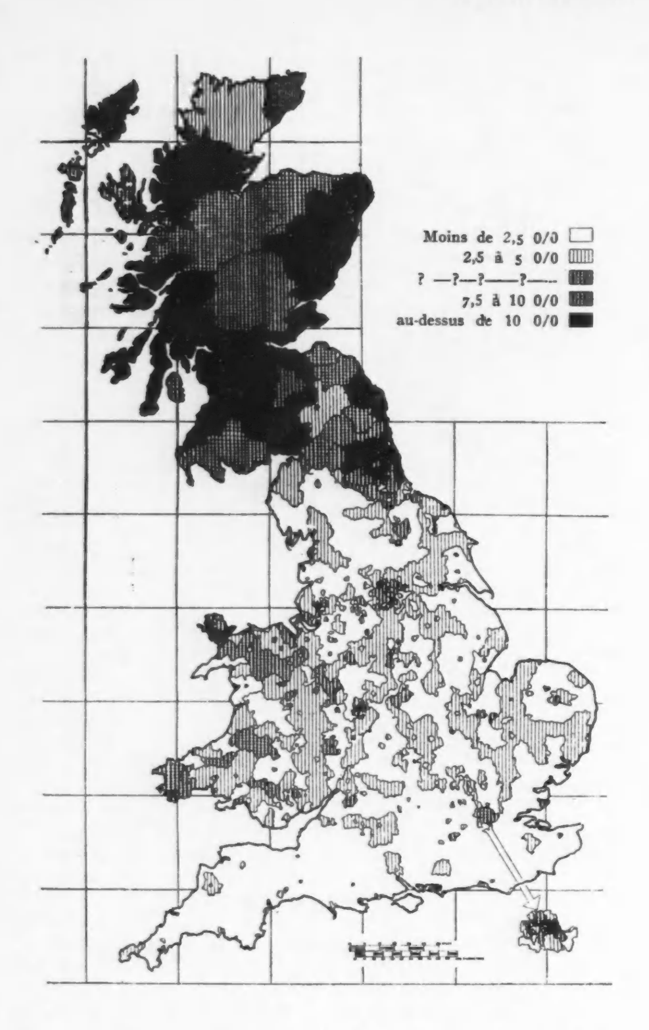
QUESTION : Dites-moi à présent de quelle façon est appliqué le plan. Comment concevez-vous les « zones de reconstruction ». Quelles en sont les limites, par qui sont-elles fixées, que se passe-t-il à l'intérieur de ces zones que vous appelez « designated areas » et qui correspondent à nos « périmètres de reconstruction » ?

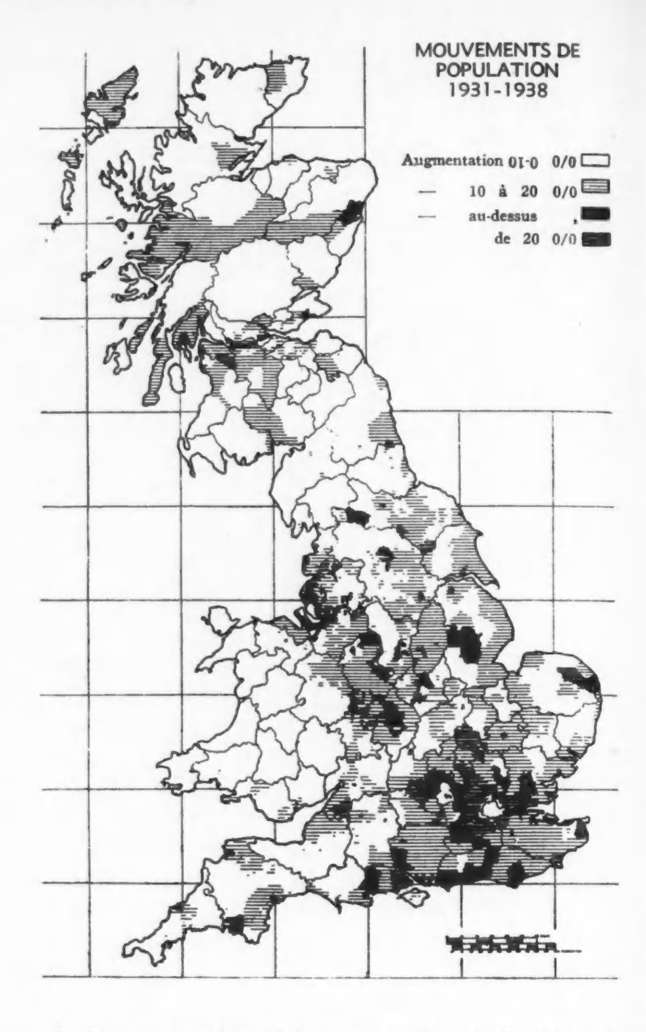
REPONSE : La première étape dans la préparation d'un plan de reconstruction est la désignation par l'autorité locale des zones permettant d'entreprendre des opérations de reconstruction par suite des dommages de guerre ou de décrépitude.

Les limites en sont décidées dès la préparation de l'avant-projet sommaire. Le « périmètre de reconstruction » peut englober évidemment certains terrains qui ne sont ni sinitrés, ni en état de décrépitude, si cela est utile pour la réalisation d'une opération d'ensemble. Après enquête dans le cas, et sur rapport d'un inspecteur du Ministère de l'Urbanisme, le Ministre décide des limites exactes. Le terrain alors est passible d'expropriation.

L'achat ou l'expropiation peut être effectué en une ou plusieurs étapes, l'autorité locale devient peu à peu le seul propriétaire du sol.

L'Urbanisme sera ainsi obtenu par le contrôle que peut exercer le propriétaire : c'est le système qui, dans le passé, a permis la réalisation des ensembles et des squares bien connus de la période Géorgienne, à Londres notamment.





Le Ministère de l'Urbanisme doit viser tous les contrats de location. En pratique ceci signifie probablement qu'il pourra contrôler la « ligne » générale, aussi bien que les détails de la reconstruction.

Les plans devront déterminer le genre de constructions à édifier à tel endroit, régler la hauteur, la forme et le volume des édifices, la largeur des rues ainsi que tous les différents détails d'un plan d'aménagement et de reconstruction.

QUESTION : Existe-t-il des plans d'ensemble nationaux (décentralisation industrielle, régions dont le développement doit être encouragé, création de nouveaux centres, etc...).

REPONSE : Il n'y a pas de plans nationaux, si par cela on entend des documents graphiques **précis** montrant comment et où le développement devra avoir lieu.

Mais la politique du Gouvernement implique l'étude et la réalisation de nombreux et larges plans nationaux, dans le sens économique et social plutôt que physique.

Il y aura naturellement un plan national de communication qui suivra la nationalisation des transports : il y a dès maintenant un plan national des routes, concernant le programme de dix années à venir.

D'une manière générale, l'agriculture et les industries qui ne seront pas nationalisées seront « persuadées » plutôt que « forcées » de se conformer aux recommandations des rapports d'aménagement général.

Pour le moment de nombreux contrôles du temps de guerre subsistent ; par exemple, il n'est pas possible à un industriel de construire sans avoir une autorisation du Gouvernement qui de cette façon possède un moyen d'orienter la reconstruction industrielle suivant les conclusions des commissions d'enquête qui ont été constituées dès la guerre à cet effet. Aussi, au cours des prochaines années la plupart des constructions industrielles se feront dans les parties du pays qui, avant la guerre, étaient économiquement peu actives ; par contre, le Gouvernement a décidé qu'aucune nouvelle industrie ne serait autorisée à se fixer dans la région de Londres ; les industries Londoniennes désirant s'étendre devront s'installer dans certaines zones de développement déterminées.

Il n'est pas possible de traiter des questions de doctrine et des tendances, dans un aussi court entretien où tant de questions ont été déjà évoquées.

Peut-être sera-ce une conclusion convenable de dire que vers le mois de juillet de cette année, il y aura une nouvelle loi d'urbanisme qui donnera au Gouvernement le pouvoir de créer des corporations publiques dont la tâche spécifique sera la création de villes entièrement neuves.

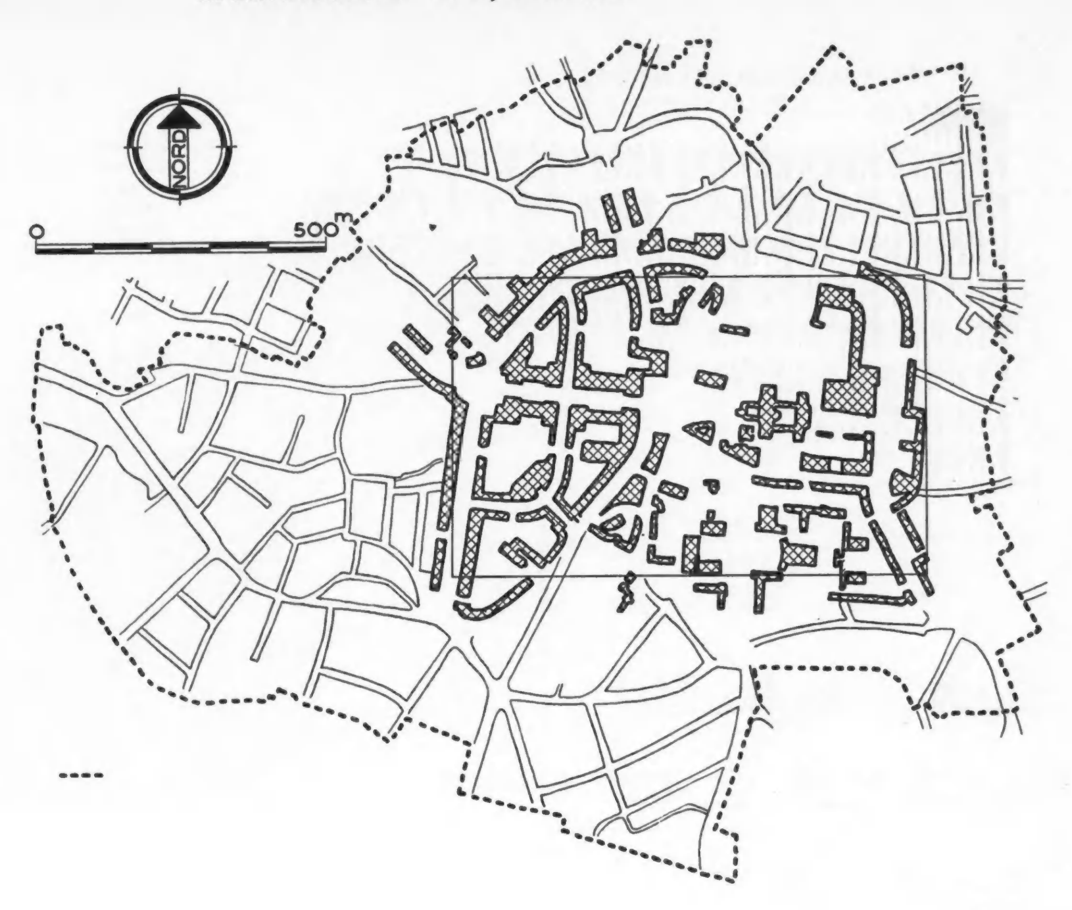
Il est prévu que dans les cinq prochaines années environ vingt nouvelles villes seront en voie de construction. Elles sont prévues pour une population variant de 25 à 60.000 habitants selon le cas ; elles engloberont des industries et tous les services sociaux et administratifs qui en feront des entités autonomes et complètes. Il y en aura treize ou quatorze en Angleterre et au Pays de Galles, et six ou sept en Ecosse.

Le but recherché en construisant de nouvelles villes est double : d'abord, décongestionner les régions trop denses et les agglomérations hypertrophiées, là, population et industries seront décentralisées. Ensuite, ranimer la vie industrielle, économique et sociale dans les régions qui dépérissent, par exemple, dans certains districts miniers où de nombreux corons sordides datant de la période Victorienne seront rasés et les misérables lotissements remplacés par des agglomérations modernes.

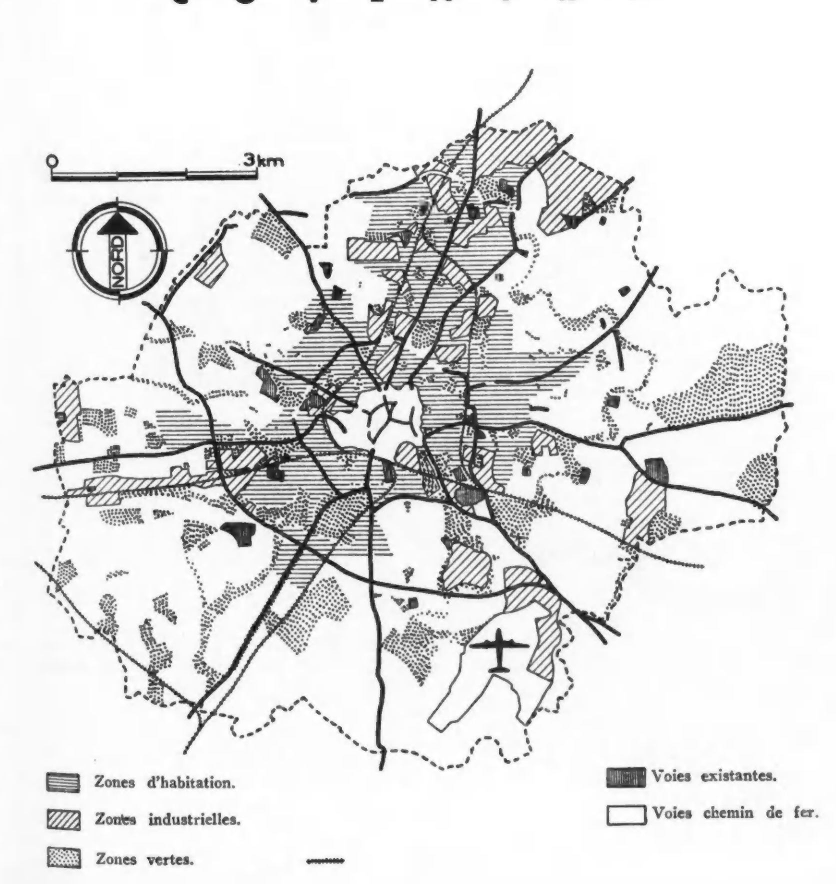
50 millions de livres seront consacrés à la construction de nouvelles villes dans les cinq années à venir. Naturellement, en dehors de cet apport initial de la collectivité nationale, d'autres collectivités, publiques et privées, ainsi que l'entreprise privée apporteront également leur contribution.

Considérées en quelque sorte comme « zones de compensation » les villes nouvelles sont traitées comme les « périmètres de reconstruction » des villes sinistrées ; c'est-à-dire que, par exemple, là aussi la propriété du sol, et par là, le contrôle absolu de la construction, est réservée à la collectivité.

La première de ces nouveles villes, Stevenage, à 50 kms de Londres est déjà en construction. Deux en Ecosse, et trois en Angleterre sont sur le point d'être commencées.


NORD
0
500m

C O V E N T R Y


0
3km
NORD
Zones d'habitation.
Zones industrielles.
Zones vertes.
Voies existantes.
Voies chemin de fer.

LONDRES

100 FAMILIES IN LONDON 344·5 PERSONS

No. of persons per family	No. of families in each group per 100 families	Persons
1	13	13 persons
2	23·6	47·2 persons
3	22	66
4	16·7	66·8
5	10·6	53 persons
6	6·3	37·8 persons
7	3·7	25·9 persons
8	1·9	15·2 persons
9	1·0	9 persons
10	and over 0·95 families	10·4 persons

Ci-contre : fig. 4. - Nombre de personnes composant les familles de l'agglomération de Londres. (Document Carter-Goldfinger).

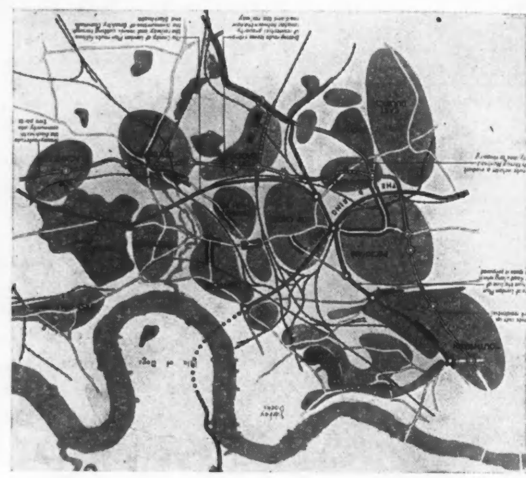


Fig. 3. -Les circulations évitent et contournent les « unités de voisinage » ou communautés. (Document L.C.C.)

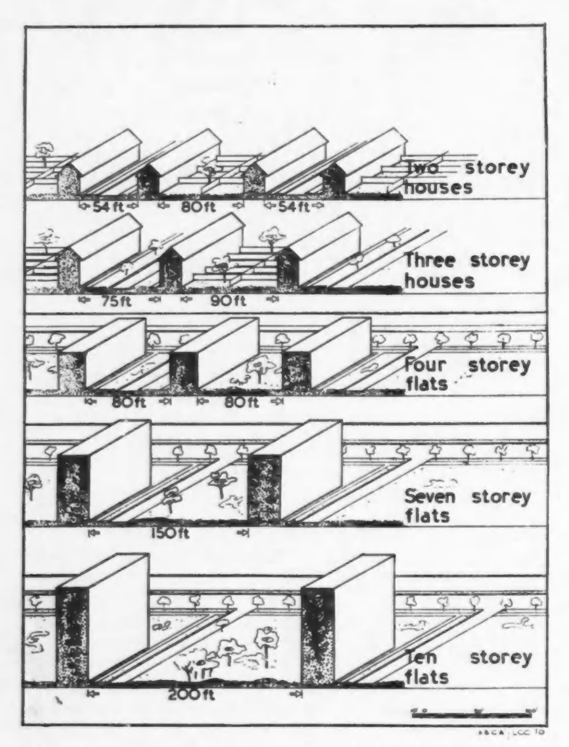


Fig. 6. -L'espacement des bâtiments, fonction de leur hauteur. (Document Goldfinger).

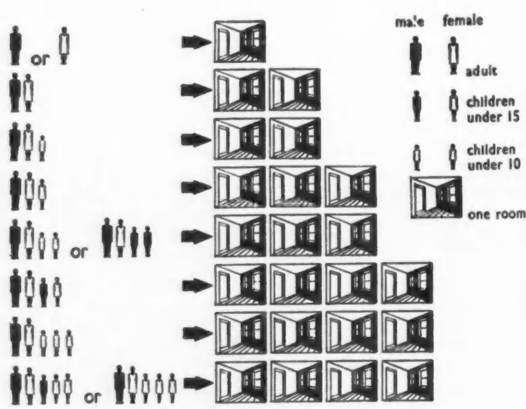
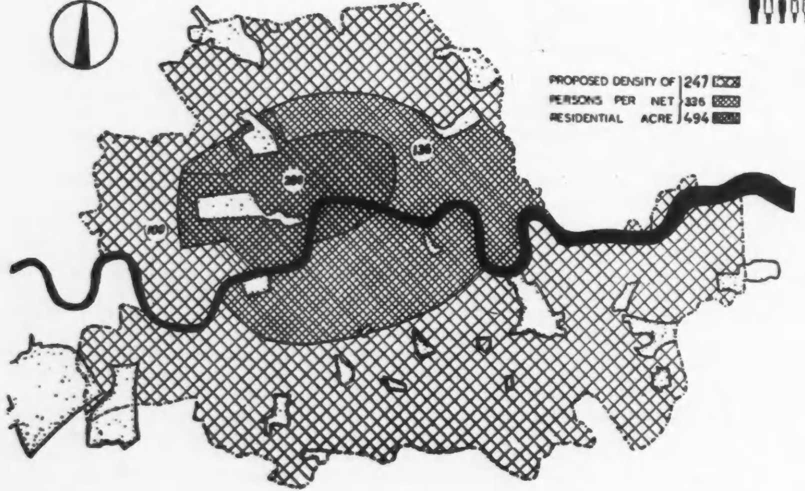


Fig. 5. - Le logis, fonction du nombre d'usagers. (Document Carter-Goldfinger).



Ci-contre : fig. 7. - Le Comté de Londres est divisé en 3 secteurs concentriques de densité moyenne différente. (Document L.C.C.).

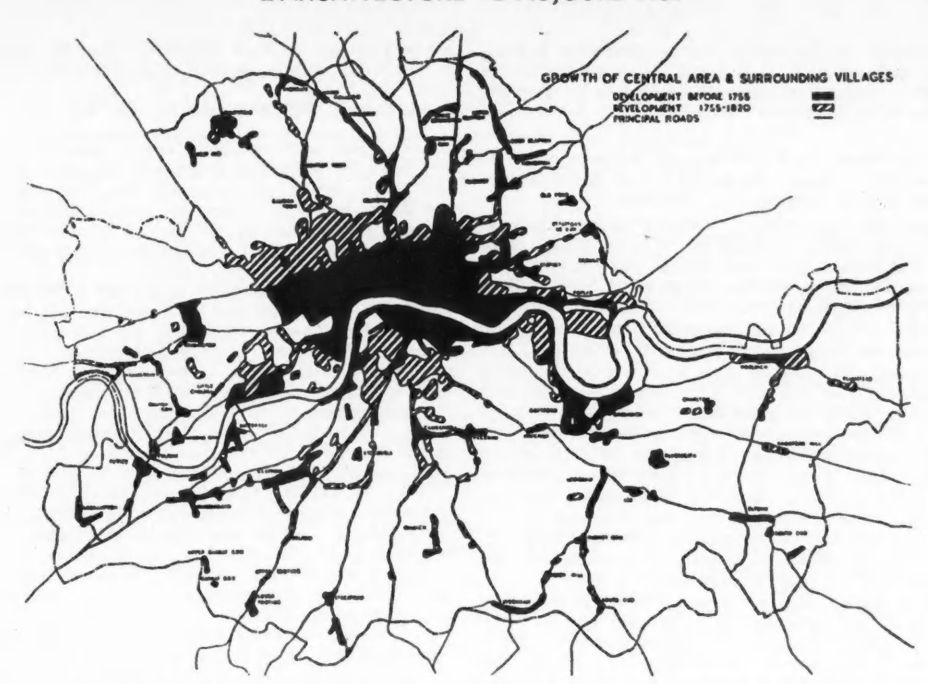


Fig. 1. - Ce plan montre le territoire du Comté de Londres avec les parties développées en 1775 (en noir) et le développement entre 1775 et 1820 (en hachure). A présent les parties bâties débordent le Comté partout.

L'URBANISME EN GRANDE-BRETAGNE

LONDRES

Les Anglais approchent les problèmes d'Urbanisme en allant du particulier au général, de l'individu à la famille et de celle-ci à la communauté. Les plans qui ont été conçus au cours des dernières années en font preuve. Ce ne sont pas des tracés de perspectives grandioses ou de bâtiments élégamment disposés, mais des plans des lieux où des êtres humains habitent, travaillent et se distraient.

Le plan d'une ville - au sens actuel du mot - doit prévoir son avenir plus ou moins lointain, son développement dans les dix, vingt ou cinquante années qui vont suivre. Tout en étant suffisamment souple pour pouvoir être adopté à des conditions changeantes, il doit toutefois être assez précis pour pouvoir être, à n'importe quel moment, exécuté jusqu'au dernier détail.

Nous sommes loin de l'époque, des tracés géométriques des urbanistes de la Renaissance ou des ingénieurs militaires du 17[e] et 18[e] siècles. La logique Cartésienne fait place à la dialectique matérialiste.

Sont aussi révolus les temps où les allées de chasse des Parcs Royaux étaient pétrifiées en étoiles et où le Préfet donnait à son Empereur ces avenues et ces boulevards splendides, qu'une rafale de mitraille pouvait balayer.

C'est sur l'organisme vivant et souvent meurtri des grandes villes industrielles et commerciales que doivent se greffer les racines du développement futur.

Ces nouveaux plans ont une double portée. D'abord ils traitent de la vie même des humains en déterminant l'emplacement de leurs maisons d'habitation, de leurs lieux de travail, de leurs loisirs et en établissant les rapports de ces zones d'activités entre elles. D'autre part, ils décident de la configuration, si l'on peut dire, de ces sections, de la « forme » de la ville, de ses rues et de ses places, de ses parcs et de ses marchés, enfin de tous les éléments qui font partie d'une cité moderne, des quartiers où l'on travaille, où l'on se distrait, où l'on vit. Ils abordent aussi la question si complexe de la circulation : circulation souterraine, au niveau du sol et au-dessus du sol.

Ce sont des plans directeurs de zoning et des voies de communication ; ils donnent aussi, jusqu'au moindre détail, des indications précises sur chaque section d'un plan.

A la suite d'enquêtes effectuées pour découvrir les défauts des conditions actuelles, on a relevé 4 points principaux :

1) Habitat défectueux : taudis et maisons vétustes ;
2) Bâtiments industriels et bâtiments d'habitation entremêlés ;
3) Manque d'espaces libres ;
4) Congestion de la circulation.

Autres points défectueux à signaler : le développement en « ruban » le long des routes à grande circulation et l'absence totale de « planning » architectural. Le premier but des urbanistes est de remédier à ces fautes.

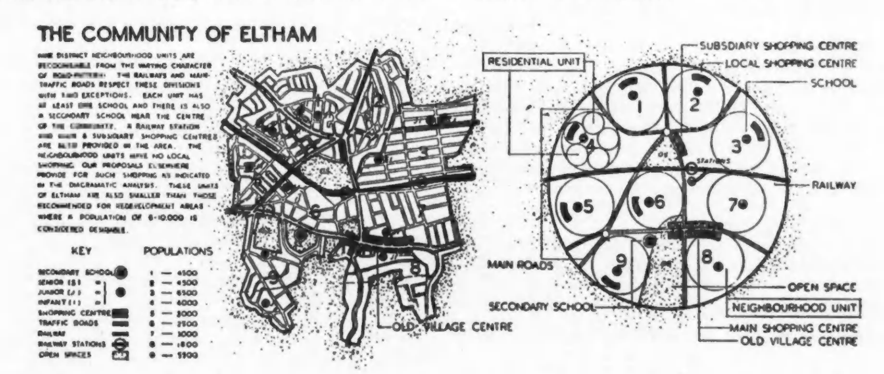


Fig. 2. - Voilà l'analyse d'une « communauté » de Londres. Elle se compose de neuf « voisinages », de mille à cinq mille habitants avec écoles, boutiques locales et centres commerciaux. (Document L.C.C.).

On a d'abord étudié la composition de la population : âges, familles, professions, habitudes de vie ; puis, on a déterminé les besoins en terrain. On a prévu quelle serait l'orientation du développement du commerce et de l'industrie. On a déterminé leur emplacement.

De même, on a décidé de l'utilisation de la terre pour les espaces libres : les jeux et la promenade. Les besoins de la circulation, bien entendu, ont fait le sujet d'études très complètes.

Au cours des cent dernières années, l'accroissement gigantesque des villes a absorbé village après village en même temps que la campagne environnante. Toutefois ces communautés rurales, groupées autour de leur centre commercial, de leur église et de leurs édifices publics, n'en ont pas moins survécu sous une forme ou une autre.

Le trait le le plus saillant de ces nouveaux plans d'urbanisme est justement la réorganisation de ces groupements locaux.

Il n'est évidemment pas question d'un retour à la vie rurale d'autrefois. L'idée est de créer une vie de communauté autour des noyaux historiques qui se subdivisent eux-mêmes en unités plus petites et s'ajoutent formant des groupements urbains plus importants.

A la suite de travaux d'analyse et de synthèse, on a pu arriver à donner des dimensions bien déterminées à ces différents composants.

En Urbanisme, la plus petite unité est **le logement** dont les dimensions sont fonction directe du nombre de personnes qui composent la famille. Les logements font partie d'une **« unité résidentielle »**, rue, square ou bloc d'appartements, de magasins, garages, crèches. Ils peuvent abriter environ 100 familles, 300 à 500 personnes.

Plusieurs « unités résidentielles » forment une **« unité de voisinage »**, de 5.000 à 10.000 personnes, de tous âges, familles nombreuses, célibataires etc... Ce groupe doit être assez important pour pouvoir entretenir des services communs, un cinéma, des « pubs », un certain nombre de jardins d'enfants, une ou deux écoles, un centre commercial, restaurants etc...

Une « unité de voisinage » aura sa propre vie, son caractère particulier, tout en étant partie intégrante du groupe plus important, la communauté et la ville elle-même.

D'après les plans nouveaux, 2, 3 ou plusieurs « unités de voisinage », environ 20.000 personnes, formeront une **« communauté »**. Le centre de la « communauté » comprendra des bâtiments administratifs, police, services d'incendie, services de santé, etc... Il coïncidera probablement avec le centre commerçant d'une des « unités de voisinage » composant la « communauté ». Mais alors, il sera suffisamment grand pour pouvoir suffire à la communauté toute entière. La communauté comprendra une école secondaire, un service de santé, peut-être même un musée d'art et un hall d'exposition (voir fig. 2).

Les principales artères de la ville contourneront ces communautés, soit en suivant leur lisière, soit en passant à des niveaux différents des voies de communication locales, ce qui évitera de gêner la circulation locale. Cette nouvelle conception de la circulation routière, qui consiste à séparer la circulation locale de la circulation de transit, est un trait que l'on retrouve dans tous les plans (voir fig. 3).

Autrefois les communautés se développaient le long des principales routes, à la sortie des villes. Désormais, les nouvelles voies de grande communication pour véhicules rapides ne seront plus reliées au réseau de la circulation intérieure qu'en certains points donnés.

LE SOL

La superficie de terrain nécessaire pour le logement est déterminée par trois facteurs :

a) Le nombre de personnes qui composent la famille à loger ;
b) La dimension des logements ;
c) L'espacement des bâtiments qui contiennent ces logements.

NOMBRE DE PERSONNES QUI COMPOSENT LA FAMILLE.

A Londres, **100 familles** forment un total de 344,5 personnes, soit une **moyenne de** 3,445 individus par famille. Le nombre de familles de 2 personnes est le plus élevé (23,6 familles). Les familles de 4 personnes représentent le plus grand nombre d'individus (66,8 personnes). Il est donc évident qu'il ne sera pas suffisant de fournir à ces 100 familles 100 logements construit sur la moyenne de 3,445 personnes par logement. Il faudra que chaque famille ait un logement proportionné au nombre de personnes qui la composent.

DIMENSIONS DU LOGEMENT (fig. 5).

C'est donc le nombre d'individus qui détermine la grandeur du logement.

L'allocation des célibataires sera une seule pièce.

Les ménages sans enfants auront une salle et une chambre à coucher.

Les familles plus nombreuse occuperont des logements comprenant : salle, chambre à coucher pour les parents, une chambre pour chaque couple d'enfants de même sexe et ayant plus de 10 ans (les enfants de moins de 10 ans peuvent occuper la même chambre, même s'ils sont de sexe différent). Tous les logements comprennent cuisine, salle de bain et W.C. obligatoirement.

ESPACEMENT DES BATIMENTS (fig. 6).

Ces logements peuvent être soit dans des maisons individuelles, soit dans des blocs d'appartements. Les petites maisons ont chacune leur jardin, tandis que les grands blocs ont des jardins communs ce qui demande moins de rues et de services municipaux. A Londres, l'angle maximum est de 20° entre bâtiments d'habitation.

La superficie de terrain nécessaire est calculée en fonction du nombre d'individus - tant par habitant - ce qui remplace l'ancien système d'après lequel on se basait sur le nombre de logements. Les recherches effectuées par les urbanistes qui ont travaillé au plan du Comté de Londres, montrent que si chaque famille devait avoir sa maison, il ne serait possible de loger que 185,3 personnes à l'hectare. Par contre, si l'on construisait des blocs d'appartements, un hectare suffirait pour loger 494,2 personnes.

Les urbanistes anglais préconisent un développement mixte de maisons individuelles et de blocs d'appartements. Au-delà de quatre étages, les maisons à appartements auront des ascenseurs et le chauffage central. Il s'agit naturellement des H.B.M.

Le Comté de Londres par exemple a été divisé en trois « anneaux » concentriques autour de la Cité (fig. 7).

L'anneau central sera développé à raison de 494,2 personnes par hectare. (Il n'y aura donc que de grands blocs). (Fig. 8).

L'anneau suivant aura une densité de 336 personnes par hectare (33 % des constructions seront des maisons, 67 % des blocs d'appartements).

L'anneau extérieur aura une densité de 247,1 personnes par hectare (55 % en maisons, 45 % en blocs).

Mais, s'il faut tout d'abord du terrain pour construire des logements, les besoins de la communauté sont aussi à considérer. En plus des maisons et des appartements, il y a les écoles, les magasins, les clubs, les restaurants et tous les besoins domestiques d'une communauté moderne.

On a aussi calculé la superficie d'espaces libres nécessaires pour les jeux et autres distractions. On est arrivé au chiffre de 2,833 hectares, pour 1.000 personnes.

Comme dans le Comté de Londres, il n'y aurait pas eu suffisamment de terrain pour cela, il a été décidé de prendre 1 ha. 62 dans le Comté même, à proximité immédiate des logements. Le reste, 1 ha. 21 sera en dehors du Comté, dans la ceinture verte.

Les plans prévoient aussi les écoles, les magasins, les bâtiments publics ; et le terrain nécessaire à toutes ces constructions a été soigneusement calculé.

Toutefois les terrains demandés pour les besoins de l'industrie de « quartier » n'entrent pas dans ces calculs. On a l'intention de grouper celle-ci en secteurs spéciaux (semblables aux lotissements industriels qui ont été créés en Grande-Bretagne pendant la période de l'entre-deux guerres).

Leur emplacement sera déterminé en tenant compte des moyens de communication, routes, chemins de fer, rivières et canaux. Dans ces lotissements industriels locaux, on prévoiera l'installation d'industries à petit débouché et d'entreprises artisanales. Pour ces dernières, on suggère la construction d'usines « à louer ». Elles seraient construites en s'inspirant du principe du bâtiment d'affaires moderne de 8 à 10 étages, avec électricité, ascenseurs et monte-charge.

Chaque occupant louerait la superficie dont il aurait besoin.

Tels sont les besoins de la Communauté. Mais au delà de celle-ci il y a la vie de la ville, son centre, son commerce et son industrie.

Il va de soi que la solution varie avec chaque cas particulier. Peut-être serait-il plus profitable d'étudier un cas spécial, celui de Londres.

Londres est plus une conception qu'un terme géographique précis. Pour des raisons d'administration le mot se rapporte à des zones de population et de superficies différentes.

La Cité : 2,75 km² ; 9.000 habitants.

Le Comté : 291,735 km² ; 4.000.000 habitants.

Zone de circulation Métropolitaine : 4.713,71 km² ; 10.000.000 habitants.

Zone du plus Grand-Londres : 6.731.386 km² ; 10.324.002 habitants.

(Population : chiffres de 1938).

Et ce ne sont là que 4 des nombreux « Londres ».

Londres s'est développé sur l'emplacement d'une ville romaine. Le Pont de Londres fut construit là où l'estuaire du fleuve et les marées le permettaient, et c'est cette intersection de la route terrestre et de la route maritime qui a déterminé la position de la ville.

En 1660, Londres avait presqu'un demi-million d'habitants. En 1934, l'agglomération londonienne s'était multipliée de 16 à 18 fois. Mais, si dans son ensemble Londres s'est agrandi et s'étale depuis le milieu du Siècle dernier, la population des zones centrales a par contre décru et la campagne a été de plus en plus absorbée dans l'orbite de la métropole.

Les distances sont considérables ; le plan du plus Grand-Londres - qui est un plan régional - englobe une section mesurant 112 km.

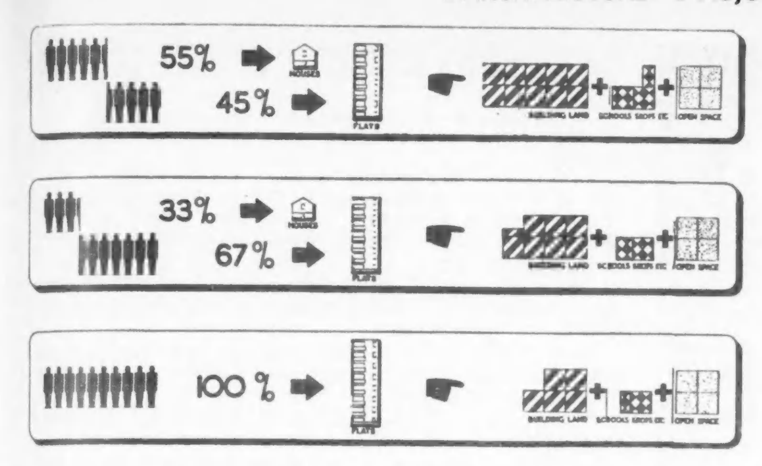


Fig. 8. - Densité moyenne des 3 secteurs concentriques de la fig.7.

100 personnes par acre (247 personnes par hectare).

136 personnes par acre (336 personnes par hectare).

200 personnes par acre (494 personnes par hectare).

1 acre = 0,404 hectare
1 hectare = 2,471 acres

(Document Goldfinger).

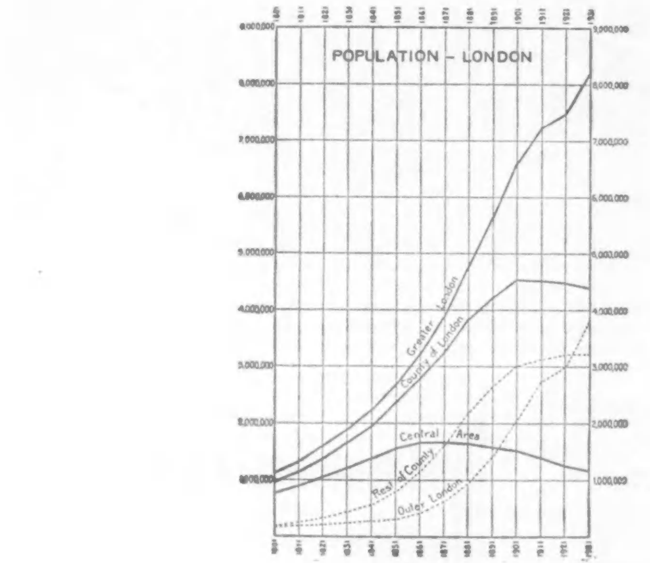
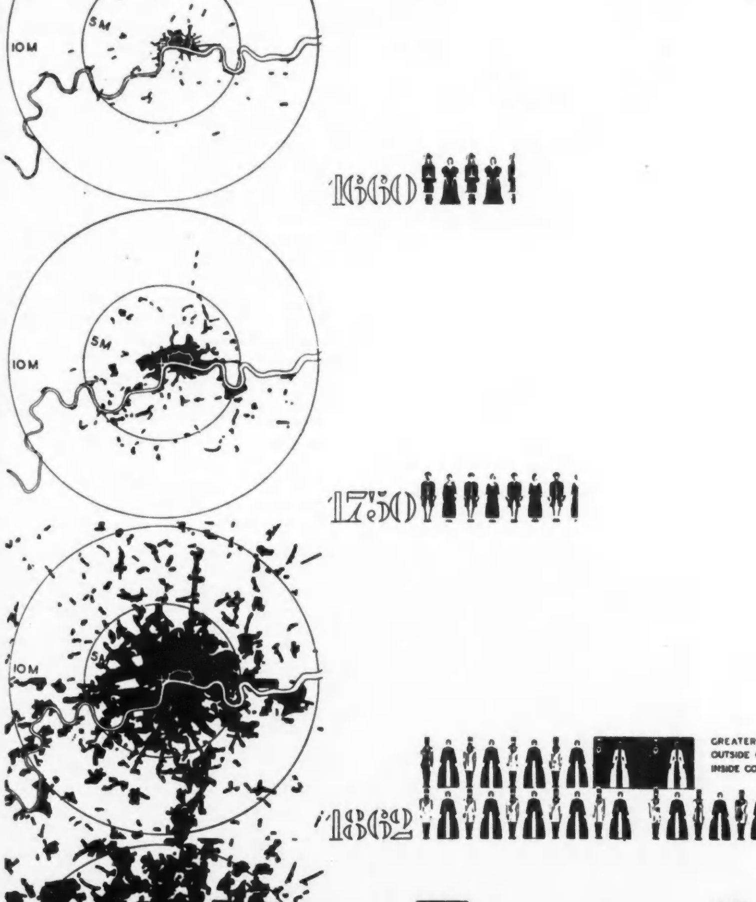


Fig. 10. - Diagramme de l'accroissement de la population du Grand-Londres, et des zones qui le composent.



Ci-contre : fig. 9. - Développement de l'agglomération londonienne depuis le XVII[e] siècle.

(Document E. Goldfinger).

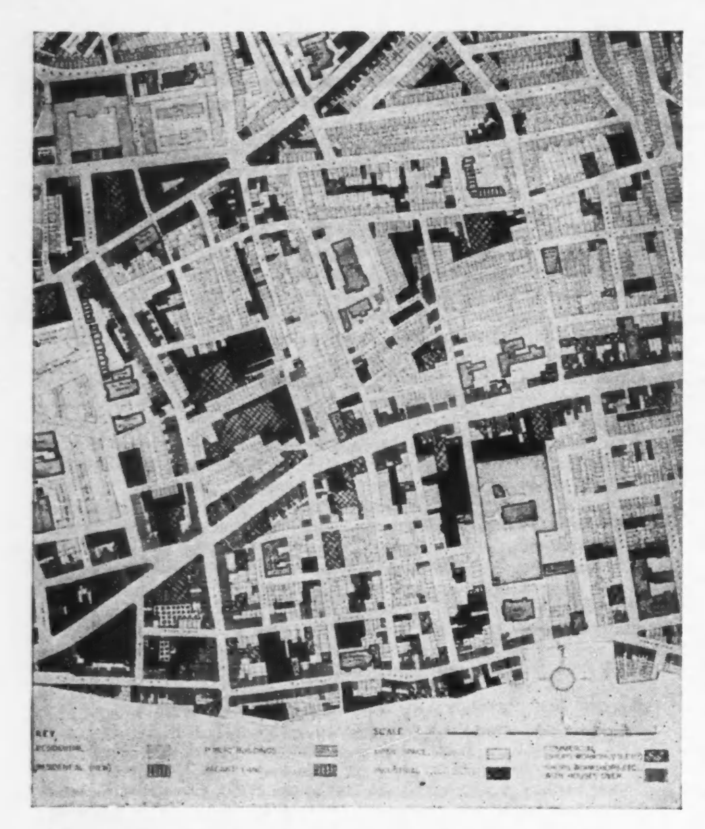


Fig. 13. - Un exemple typique du mélange d'industries, d'habitations, de commerce, d'édifices d'intérêt public dans un quartier de l'East End de Londres.

(Document L.C.C.)

RUBBER INDUSTRY
SCIENTIFIC APPARATUS
DISTRIBUTIVE TRADES
ELECTRICITY, WATER & GAS SUPPLY
TRANSPORT
COMMERCE & FINANCE
NATIONAL & LOCAL GOVERNMENT
PROFESSIONAL SERVICES
ENTERTAINMENT & SPORTS
HOTEL, RESTAURANT CLUB SERVICE ETC
LAUNDRIES ETC.
OTHER INDUSTRIES
FARMING FISHING FORESTRY ETC
MARKET & PRIVATE GARDENING

KEY
20,000 MEN 20,000 WOMEN

MINING
BRICK, TILE & POTTERY MANUFACTURE
GLASS TRADES
CHEMICALS ETC
ENGINEERING ETC
METAL TRADES
TEXTILE TRADES
LEATHER TRADES
CLOTHING TRADES
FOOD, DRINK & TOBACCO
WOODWORKING ETC.
PRINTING & PAPER TRADES
BUILDING & PUBLIC WORKS CONTRACTING

Fig. 14. - Analyse de la répartition de la population active de Londres par profession.
(Document E. Goldfinger).

du Nord au Sud et 88 km. de l'Est à l'Ouest. Le Comté de Londres mesure 17,7 km du Nord au Sud et 25,75 km. de l'Est à l'Ouest.

Trois plans ont été préparés pour la région de Londres.

1) Le plan de la Cité de Londres (actuellement en préparation).

2) Le plan du Comté de Londres.

3) Et le Plan Régional du plus Grand-Londres.

Le problème traité dans ces trois plans diffère considérablement, et sa solution est donc différente dans chaque cas.

Le problème de la Cité.

La Cité de Londres est un des centres commerciaux et bancaires les plus importants du monde. Son importance dépasse de beaucoup le champ national.

L'Urbaniste de la Cité n'a à s'occuper que d'un seul des composants de la trilogie : habitat, travail, jeux ; seule, la partie **travail** lui incombe.

Une vieille tradition groupe des « unités de voisinage d'affaires » (ou « voisinages commerciaux ») autour des Bourses, des marchés et des entrepôts, le long des rives du fleuve. Il faut qu'à l'intérieur de ces « voisinages » la circulation soit facilitée ; comme elle est surtout pédestre, l'urbaniste, devra donc prévoir un certain nombre de « Precinct » libres de toute circulation automobile.

En plus de la circulation locale, il y a celle de la circulation de transit.

La Cité est située entre la partie Est et la partie Ouest de Londres, le port à l'Est, l'hinterland à l'Ouest. Des percées malheureuses effectuées au cours de la seconde moitié du 19e siècle ne font que compliquer davantage la question en faisant passer la circulation par un point central. L'Urbaniste de la Cité aura donc à débrouiller ces problèmes du trafic.

Pendant la guerre, environ un quart de la Cité a été complètement détruit par les bombardements ennemis.

Tels sont quelques uns des problèmes avec lesquels le Professeur W. Holford est aux prises à présent.

Le Plan du Comté de Londres.

Etabli par J. H. Forshaw, architecte du London County Council et le Professeur Patrick Abercrombie.

Ce plan est basé sur une étude approfondie du groupement par communautés, des traditions, des habitudes de vie, des besoins administratifs, commerciaux et industriels ; de la nécessité d'avoir des espaces libres et enfin des moyens de communication et de la circulation. Nous avons traité plus haut du **Groupement par Communautés.** La carte ci-jointe montre la disposition des différentes communautés de Londres qui s'étendent maintenant bien au delà des limites administratives du Comté. Au centre : la Cité ; Centre des affaires. A l'Ouest : Wesminter ; Siège du Gouvernement et du Parlement. Au delà : (West End) est le centre des grands magasins, théatres, bureaux, et tout ce qui fait la vie d'une grande métropole.

L'objet du plan est de les regrouper de telle sorte que la vie dans les districts surpeuplés deviendra possible, même agréable : pourvue d'espaces libre, d'écoles, de terrains de jeux etc. Pour effectuer cette transformation plus d'un million d'habitants du Comté devra être déplacé et regroupé dans la région du Plus Grand Londres. En même temps que le déplacement des habitants, un déplacement d'industries et d'autres lieux de travail devra s'effectuer. De telle sorte que les communautés élargies et les nouvelles villes du Plus Grand Londres deviendront, non pas des villes dortoirs, mais des unités urbaines complètes.

L'Industrie est groupée le long de la Tamise, son port, les affluents et canaux. Des industries de moindre importance sont disséminées dans la ville, principalement au Nord et à l'Est de la Cité. On a l'intention de les grouper en un certain nombre de « lotissements industriels » locaux qui seraient également distribués et judicieusement situés dans le Comté. Une partie de la carte montre l'état actuel des choses, un mélange d'habitations et de bâtiments industriels.

On comprendra mieux la nature de l'activité de Londres en examinant le tableau statistique des occupations de la population du Comté. On se rendra compte que Londres est bien plus un centre commercial et administratif qu'un centre producteur. Les industries productrices figurent à la partie supérieure du tableau. Les autres, le commerce, l'administration sont groupées à la partie inférieure.

La concentration des industries dans les lotissements industriels, bien définie et séparée des lieux d'habitation, n'est qu'un des pas envisagés pour la réorganisation économique de la ville. Les industries, qui ne sont pas liées à leur voisinage immédiat, et qui pourront facilement être déplacées seront regroupées dans des communautés nouvelles, en dehors du Comté. A présent on n'envisage pas la création de nouvelles industries dans les zones centrales.

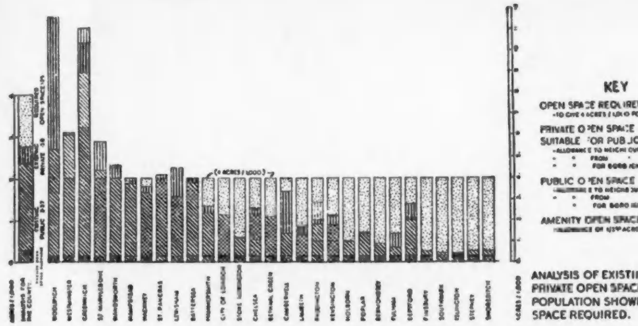


Fig. 15. - Graphique montrant les espaces libres existants et les espaces libres désirables, par communauté composant le Grand-Londres. (Document L.C.C.)

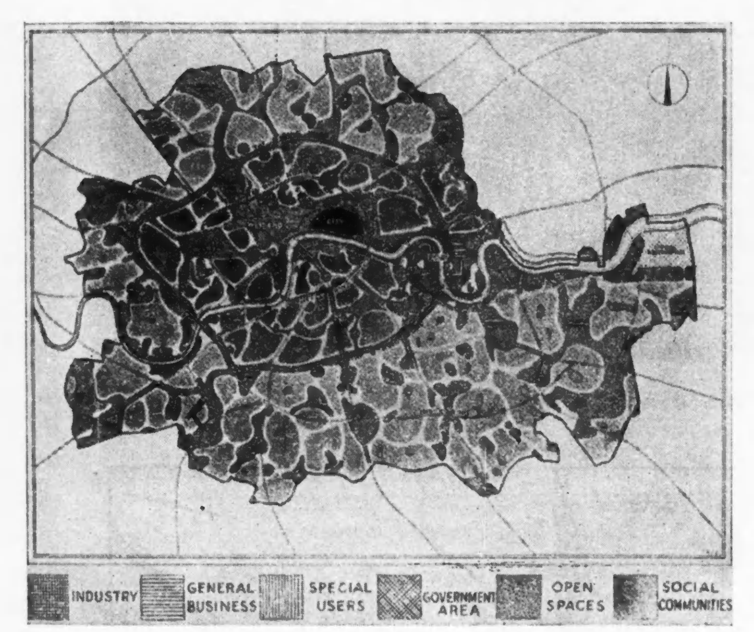


Fig. 16. - Zoning général du territoire du Comté de Londres. (Document L.C.C.)

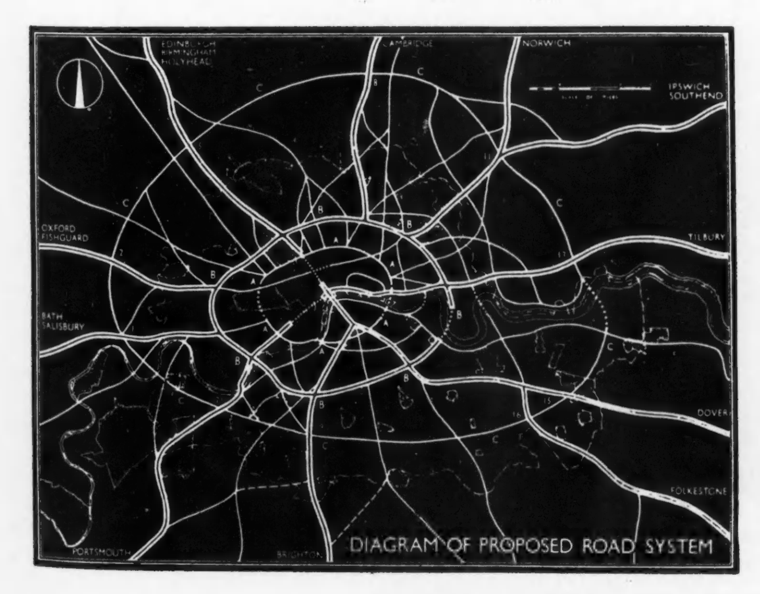


Fig. 17. - Schéma des circulations routières proposées. (Document L.C.C.)

Espaces libres.

Londres est une des capitales les plus favorisées en espaces libres. Néanmoins, dans le Comté de Londres, leur distribution est très inégale. Le diagramme montre les 28 communes de Londres et la Cité. Les parties pointillées indiquent les besoins de chaque commune en espace libre si l'on veut arriver au standard de 1,619 ha pour 1.000 habitants.

Cette carte montre l'intégration des maisons, des lieux de travail et des espaces libres. Les communautés sont séparées les unes des autres par des espaces libres, les parcs sont reliés par un système d'allées et des enclaves vertes.

La circulation comme dans la plupart des villes modernes, est un des plus grands problèmes de Londres. La solution présentée est le point faible du plan. La question est abordée d'une façon correcte : différentiation est faite entre la circulation de transit et la circulation locale. Mais il nous semble que la solution préconisée par les auteurs du Plan pour détourner la circulation du centre - création de 3 routes de ceinture - ne soit pas à souhaiter. Car c'est précisément ce même système qui s'est avéré désastreux dans presque toutes les capitales européennes qui l'avait adopté.

Cela a été compréhensible dans d'autres villes, qui ont eu un héritage de boulevards formant ceinture, établie sur leurs anciennes fortifications. Londres n'a pas eu cet héritage, c'était une ville libre, sans bastillons, sans murailles, depuis le Moyen-Age, il n'y a donc pas de raison de créer une ceinture de boulevards là ou il n'en a point.

A part de la triple ceinture, il y a néanmoins préconisée une grande croisée Est-Ouest, Nord-Sud. Trois routes parallèles (une sur la rive Sud, deux sur la rive Nord) Est-Ouest sont d'ampleur suffisante, mais la partie Nord-Sud de ce système montre un étranglement regrettable précisément à l'endroit (au centre de l'agglomération) le plus vulnérable au point de vue de la circulation. Une grande partie de ces routes sont souterraines.

Le détail de la voirie est excellent, (comme d'ailleurs toutes les routes de la campagne anglaise dont le tracé général laisse à désirer, mais dont le détail est d'une précision et d'une exécution sans rivale. Les voies principales sont à deux chaussées à croisement à niveau différents. Il y a trois sortes de ces croisements.

1) Le rond-point giratoire ordinaire.

2) Le rond point giratoire avec traversée de la voie la plus importante sur pont ou à contrebas (croisement à deux niveaux).

3) Croisement à deux niveaux de deux routes principales avec redistribution giratoire à un troisième niveau.

La dernière de ces solutions est d'un dessin entièrement nouveau et destiné à remplacer l'intersection Américaine dite à trèfle (si chère à Le Corbusier). Elle nécessite environ la moitié du terrain de celle qu'elle remplace.

Une des solutions les plus intéressantes du problème de la circulation, est celui des « Precincts ». Cette ancienne conception de lieux tranquilles au milieu du bruit de la ville est celui des alentours des Cathédrales anglaises, cela étant d'origine monastique (non pas civic comme ceux de France) son d'habitude entourés de verdure, divers bâtiments monastiques, cloître etc... et à part de la ville. Cette idée est également celui des collèges des cités universitaires, telle que Cambridge ou Oxford et ausse des Inns of Court anglaises ou les Palais de Justice et les Bureaux des avocats forme une cité à part dans la ville. L'idée à présent est de créer deux de ces « Precincts » l'un a Whitehall - parlement, ministères - l'autre autour des bâtiments de l'Université de Londres à Bloomsbury. Toute circulation rapide en voiture y sera interdite, on y circulera de manière générale à pied.

Voilà donc en bref les idées principales du plan du Comté de Londres. L'habitat : organisé dans les communautés, le travail : regroupé ou transféré en des endroits plus propices, les jeux : mis à la portée de millions de citoyens par la provision d'espaces libres à une échelle sans rivale (à présent) dans une ville d'étendue comparable. Habitat, travail et jeux seront reliés par un système de circulation, qui, espérons-le, sera à la hauteur.

Emo GOLDFINGER.

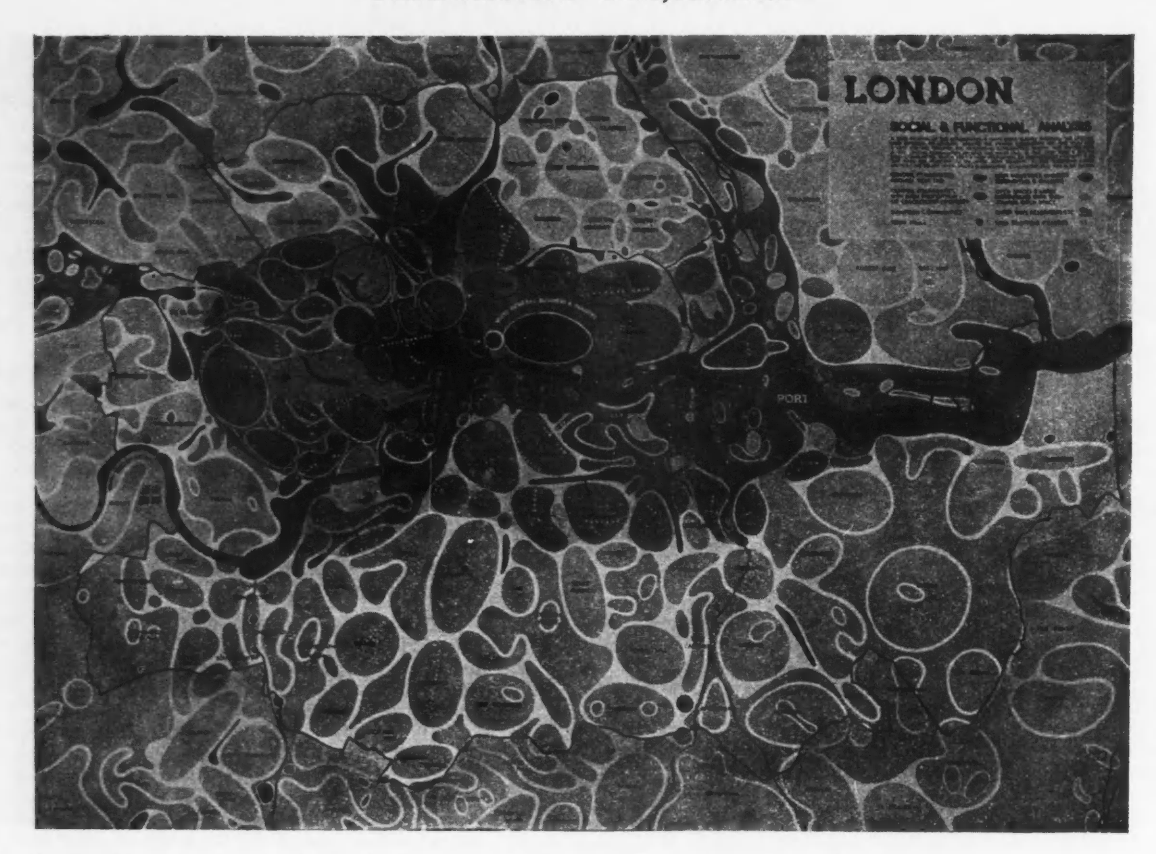


Figure 11. Carte des communautés composant l'agglomération Londonienne. (Document L.C.C.)

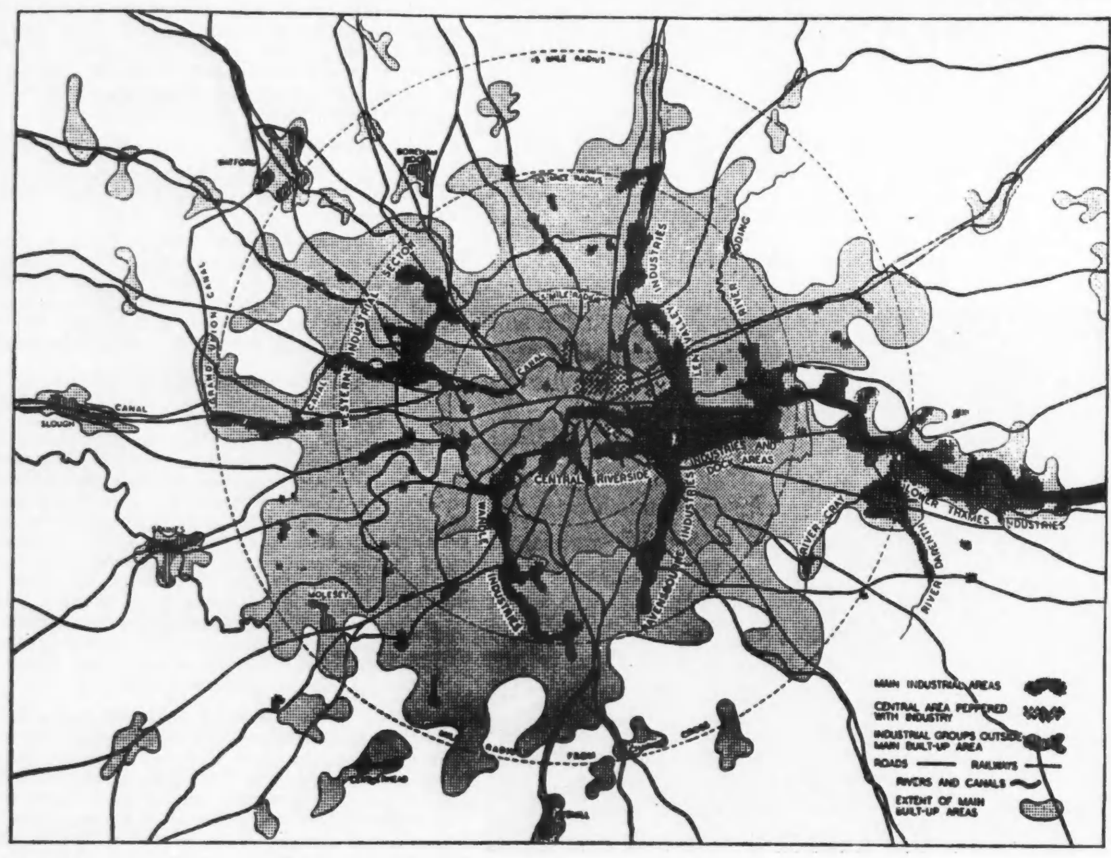
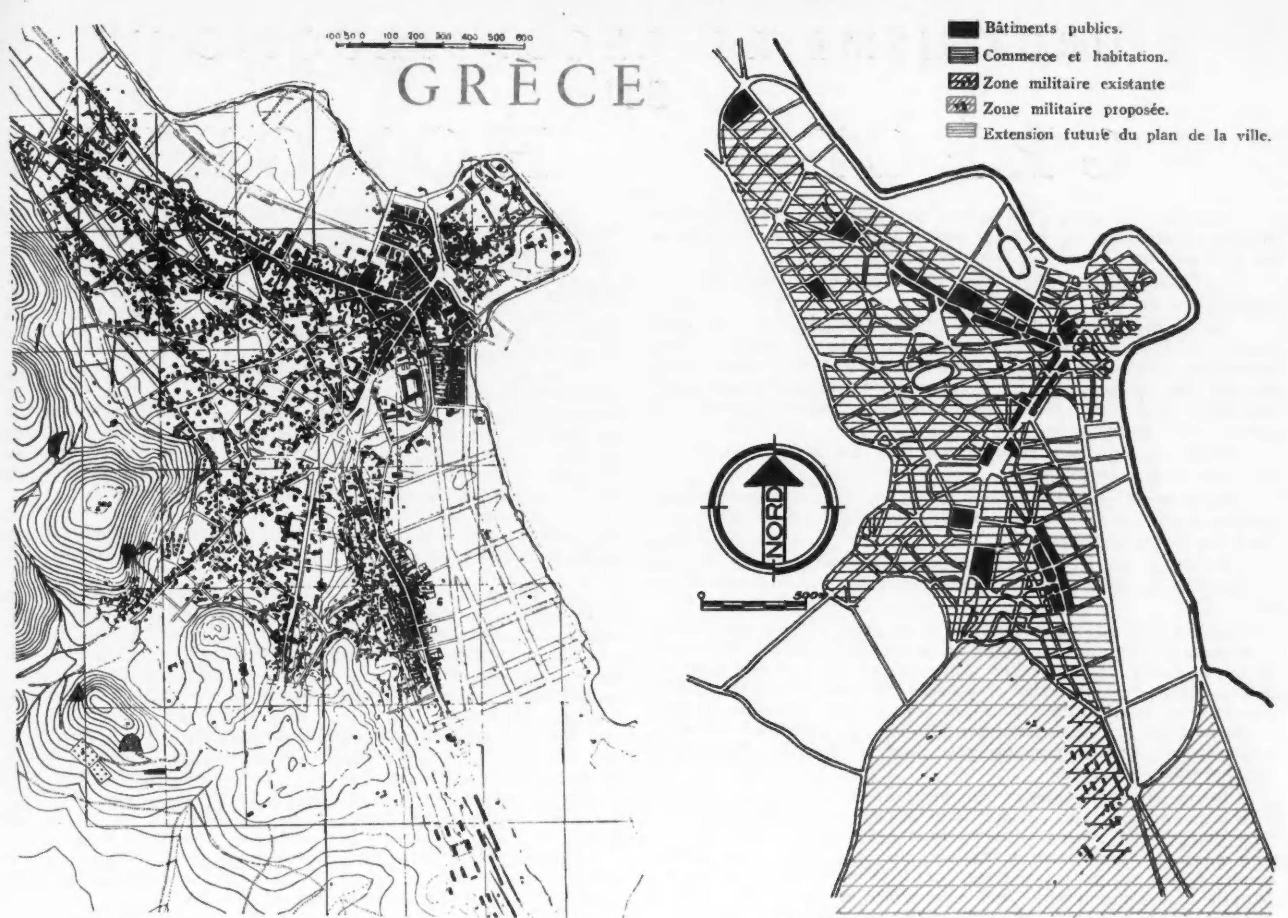


Figure 12. Localisation des Industries dans l'agglomération Londonienne. (Document L.C.C.)



JANINA : PLAN AVANT DESTRUCTION.

JANINA : PLAN D'AMENAGEMENT.

Agglomérations en proportion du nombre d'habitants	Total	Agglomérations sinistrées avec un pourcentage de % 0-40	40-80	80-100	Total
Supérieurs à 1.000.000	1	1	—	—	1
de 100.000 à 1.000.000	1	1	—	—	1
de 50.000 à 100.000	2	2	—	—	2
de 20.000 à 50.000	17	14	2	—	16
de 10.000 à 20.000	29	29	—	—	29
de 5.000 à 10.000	35	26	—	—	26
de 2.500 à 5.000	167	89	7	8	104
de 0 à 2.500	9.360	2.375	592	551	3.518
Totaux généraux	9.612	2.537	601	559	3.697



CALAVRYTA : DESTRUCTIONS.



CALAVRYTA : PLAN D'AMENAGEMENT.

URBANISME ET RECONSTRUCTION EN

GRÈCE

La Grèce est aujourd'hui le pays de l'Europe, qui, en proportion de son étendue et de sa richesse immobilière a subit les dévastations les plus grandes en matière d'habitation.

La Grèce a perdu 409.000 habitations sur un total de 1.700.000 qu'elle avait en 1940, soit 23 %.

Ce chiffre de 409.000 habitations, correspond à une perte totale, étant donné que l'évaluation a été faite en considérant les habitations totalement détruites comme pertes 100 %, celles à moitié détruites comme pertes 50 % et toutes les autres, qui ont subit des légers dégats ou qui ont été simplement endommagées comme pertes 12 % en moyenne.

Ainsi nous pouvons affirmer que nous avons perdu le 23 % de notre richesse immobilière.

Mais si ce pourcentage de 23 % montre la destruction en nombre des habitations, il est loin d'indiquer le degré de destruction au point de vue urbanisme.

En effet, les habitations, détruites ont influencé la richesse immobilière du pays dans une proportion bien plus importante que le 23 %.

Le tableau que nous publions à la page 123 et qui montre le nombre d'habitations détruites, le pourcentage de leur destruction et le total des agglomérations détruites du pays, prouve que sur 9.612 agglomérations, villes et villages, grandes et petites, 3.697 d'entre elles, soit beaucoup plus que 1/3, ont été sinistrées. De plus le pourcentage des agglomérations détruites sur l'ensembl de celles existantes est de beaucoup supérieur pour la catégorie des grandes agglomérations du pays.

Même durant la guerre, de 1940 à 1941, lorsque la Grèce était bombardée par les Allemands et les Italiens et plus tard pendant l'occupation, lorsque ses villes et villages se détruisaient par les trois conquérants, Allemands, Italiens, Bulgares et en plus par les bandes Albanaises qui incendiaient, sans être importunées, les régions frontalières, les techniciens Grecs responsables se sont rendus compte que l'étude de la reconstruction de toutes les villes et villages devait se faire au plus tôt.

Notamment il fut admis que cette reconstruction ne se posait pas comme un problème technique ou un problème d'architecture ou d'urbanisme, mais un problème de réformation du pays et de la façon de vivre en Grèce. En effet plusieurs villages grecs et un grand nombre de petits bourgs furent dévastés à un tel point - en particulier certains d'entre eux ont complètement disparu, vu qu'ils ont été incendiés avec du phosphore au point que les murs même de leurs maisons ont été pulvérisés - que la possibilité de les déplacer en d'autres endroits a été envisagée.

Les Grecs qui avaient vécu à partir du XVe jusqu'au XIXe siècle sous la domination turque, avaient formé leurs villes et villages de façon à échapper au contrôle du conquérant et pour cette raison les avaient bâti dans les régions montagneuses de manière à les rendre inaccessibles à l'ennemi.

Une grande partie de la Grèce a été libérée seulement après la première guerre mondiale et au cours des 21 années intermédiaires entre la fin de la première guerre et les débuts de la seconde, elle n'a pas pu réformer ses villes et villages, notamment dans ces régions.

Ainsi des changements s'imposent quant à l'emplacement et la grandeur des villes et villages dans certaines régions étendues du pays, où les dévastations sont plus importantes et plus denses.

A cette fin, un plan général pour la reconstruction a été étudié en Grèce dans lequel sont rangés les plans des villes et des villages qui devront être reconstruits sur les nouveaux emplacements ou ceux dont les emplacements devraient être améliorés.

Les règles fondamentales qui ont prévalu dans l'étude des nouveaux plans des villes et villages et qui sont mis en évidence dans les quelques plans ici présentés :

1) Inserrer le plan de chaque ville dans le plan régional et le plan général du pays.

2) Assurer les principales voies de communications desservant les diverses agglomérations.

3) Assainir les villes et villages par voie de décongestion, plantations et lieux d'utilité publique.

4) Réformer les villes et villages en se basant sur les règles des régions naturelles des communes et de leurs environs par la création des centres communaux.

Constantin DOXIADES,
Architecte, Directeur Général
au Ministère de la Reconstruction.

HONGRIE

Les bombardements aériens de l'année qui a précédé le siège, d'une durée d'un mois et demi, ont causé des dommages considérables aux immeubles de Budapest.

L'aspect des maisons en ruines fait involontairement penser que dans l'établissement des plans de reconstruction de la capitale, on pourra négliger les formes anciennes d'agglomération des bâtiments, et que la dévastation permettra d'appliquer sans restrictions les conceptions des urbanistes.

D'après le rapport statistique de 1945, sur 39.643 immeubles de Budapest, 10.323 seulement, c'est-à-dire 26 % si l'on néglige les dommages de vitres, couvertures et crépis sont demeurés intacts. Le nombre des immeubles gravement endommagés est de 9.140, ou 23,1 % ; 1.694 maisons sont totalement détruites. Avec ceux des bâtiments gravement endommagés qui sont irréparables on peut dire que près de 2.000 immeubles ne pourront être reconstruits.

Le prix des terrains à l'intérieur de la ville est en moyenne de 30 à 50 % de la valeur des bâtiments, mais dans de nombreux cas, où les bâtiments sont vieux, il dépasse plutôt la valeur de ces bâtiments.

En tablant sur une moyenne de 50 %, en tenant compte de la proportion des terrains bâtis et non bâtis, on peut dire que les destructions d'immeubles atteignent approximativement 15 % en valeur.

Ces indications sont des moyennes. Les dégâts de Pest, par exemple, sont au-dessous de la moyenne et atteignent au plus 18 %, — et compte tenu de la moindre densité de construction, les destructions ne dépassent pas 8 à 9 %. A Buda, les 1er et 2e arrondissements sont les plus atteints ; les destructions atteignent 45 et 64 %, puis vient le XIe arrondissement. Les dommages, — sauf pour le château et une partie de Buda, — sont sporadiques et éparpillés et plus denses seulement dans quelques centres d'attaque. On trouve des rues et des places intactes, au voisinage des zones les plus éprouvées.

Budapest avait huit ponts sur le Danube, la proportion des destructions atteint environ 1,8 ou 1,25 %. La reconstruction du pont Elisabeth à un autre emplacement est un des premiers problèmes d'urbanisme du centre de la ville.

En résumé, les destructions des bâtiments de Budapest ne peuvent pas bouleverser les projets d'urbanisme et n'apportent au point de vue financier que de petites réductions de dépenses ; elles présentent par contre des avantages pour la mise à l'alignement des propriétés privées, et la dévastation des vieux quartiers donne une occasion de les reconstruire d'une manière moderne.

L'URBANISATION DE LA REGION DE BUDAPEST

La tâche la plus importante, consiste à traiter d'ensemble les problèmes d'urbanisme de la ville et de ses environs, pour les résoudre d'une manière homogène.

Les travaux ont été entrepris après les premières réparations avec le concours de spécialistes. Ces travaux ont été facilités par le fait que Budapest et sa banlieue — qui forment le Grand-Budapest — et qui sont autonomes du point de vue administratif, sont cependant soumises pour l'urbanisme à une même autorité : le « Conseil Municipal des Travaux Publics ».

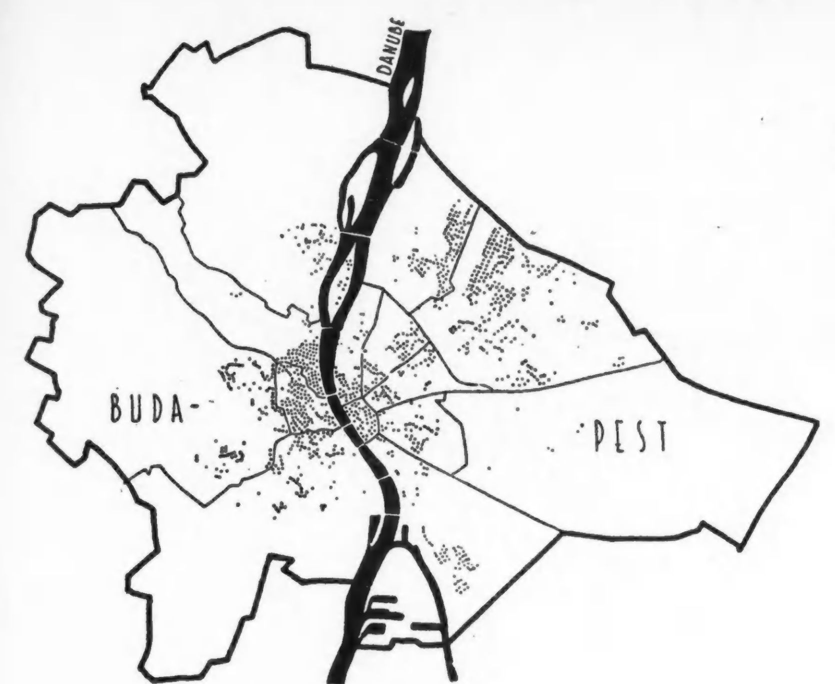
Pendant les trente dernières années de nombreux faubourgs et villes satellites se sont formés ou agrandis autour du noyau central dense de la ville d'une superficie de 4.000 hectares environ et d'une population de 800.000 habitants environ. La superficie des faubourgs et des villes satellites est de 50.000 hectares environ, et la population d'un million environ. Le résultat de cette extension énorme autour d'un centre civique relativement petit est une agglomération de forme primitive et d'allure anarchique largement dispersée, avec de grands espaces libres. La raison principale de ces faits est l'accroissement de la population de la capitale.

Sa superficie correspond à peu près à un département moyen et peut être partagée en deux : d'une part le territoire du Grand-Budapest, agglomération très desserrée mais comportant des liens organiques et dont les éléments ne sont pas unis du point de vue administratif, mais le sont des points de vue social et économique. — L'autre zone d'attraction est formée par les environs — Budapest-Campagne — dont les petites agglomérations agricoles sont dispersées, jouissent d'une indépendance locale complète et dont les habitants considèrent surtout Budapest comme un centre culturel et un marché.

La première condition serait d'unifier administrativement ce double territoire, comme s'il s'agissait d'une grande ville et d'y appliquer une politique municipale unitaire. La partie essentielle de cette politique consisterait à considérer Budapest-Campagne, c'est-à-dire les zones limitrophes, comme les régions d'approvisionnement agricole de Budapest.

Il faut y moderniser l'agriculture pour la rendre intensive et de qualité, ainsi que l'industrie correspondante. L'indépendance de ces

BUDAPEST



Ci-contre :
REPARTITION DES BATIMENT DETRUITS SUR LE TERRITOIRE DE BUDAPEST.

Ci-dessous : BUDAPEST ET SA REGION (PLAN DES DENSITES).

agglomérations doit être renforcée du point de vue de la culture, de l'économie et de la forme. Le but est que tous ceux qui habitent ce territoire y retrouvent leurs possibilités de travail et puissent y contenter leurs besoins culturels et sociaux. Il faut créer des habitations modernes, satisfaisant les diverses exigences de toutes les classes de notre société. Il est d'autant plus possible de le faire, que sur le territoire du Grand-Budapest — que la Commission a l'intention d'urbaniser entièrement — il existe encore beaucoup d'espaces libres de caractère varié.

La délimitation doit faire du Grand-Budapest une unité organique au point de vue d'urbanisme. Il ne faut donc pas tenir compte du fait qu'administrativement le Grand-Budapest se compose de Budapest et de vingt faubourgs plus petits. Les plans d'urbanisation doivent être établis pour l'ensemble de l'agglomération.

La ville dépend d'abord du Danube. La rive droite : Buda, est montagneuse, vallonnée et boisée ; la rive guache est plate et sablonneuse. A l'avenir, il faut préférer le développement parallèlement au Danube. Buda doit être résidentielle et la présence du Danube et de sources réputées doit amener à établir des ensembles cohérents de stations thermales qui, du point de vue du tourisme, sont de première importance. A Pest on placera l'industrie de travail et, au bord du Danube, les centres culturels, administratifs et commerciaux.

Il faut développer les centres locaux. L'indépendance locale de chaque quartier doit ressortir de la conception des plans.

La structure urbaine doit être fortement décentralisée, ce qui est la solution des problèmes de communication des parties intérieures de la ville. Afin d'empêcher le développement en surface, les constructions nouvelles doivent être favorisées dans les parties centrales de la ville, déjà pourvues de services publics. Sur les espaces libres, les constructions individuelles ne seront pas autorisées mais seulement les ensembles homogènes, quand l'indépendance locale, le niveau urbain et l'unité de forme sont assurés. Presque toute la population de la capitale pourrait être logée, les parties intérieures de la ville rationnellement aménagées, sans qu'il soit nécessaire de créer et de subventionner les services publics et les moyens de transports. Au lieu des maisons individuelles de la périphérie, il faut favoriser la construction d'habitations collectives, avec jardin central, et ne permettre la construcion de maisons individuelles de forme périphérique qu'à ceux qui peuvent se charger des frais correspondant à un niveau urbain plus élevé.

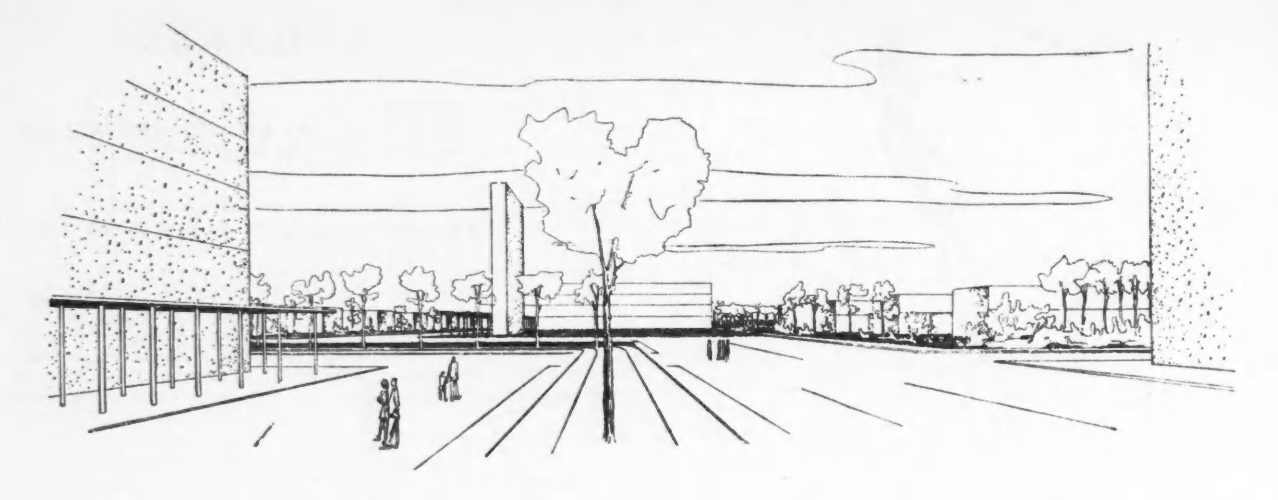
On concentrera au bord du Danube, à l'aval de la ville, les usines dégageant de mauvaises odeurs et insalubres.

Les usines gênantes et d'une certaine importance doivent être reléguées dans des zones réservées en plusieurs points de la ville. Par contre, les usines moyennes et petites qui ne gênent pas, doivent être de plus en plus réparties, surtout dans les localités satellites.

Toutes les propositions, considérées comme des principes fondamentaux de l'urbanisation du Grand-Budapest, ont été acceptées par le Conseil municipal des Travaux Publics et on a entrepris l'établissement des plans d'urbanisme correspondants.

Paul GRANASZTOI,
Architecte.

— LA LIMITE DE GRAND-BUDAPEST
— • • • LA REGION DE BUDAPEST
AGGLOMERATION INTENSE
• DISPERSEE



ITALIE

Le fascisme a disparu ; mais il a laissé, dans les villes blessées et à demi détruites de l'Italie, des souvenirs. Ce sont des constructions géantes, que la hantise de la grandeur impériale de Rome a transformé en témoignages éloquents de l'équivoque du Régime qui les a produites.

C'était le temps où la polémique lancée par le critique Ugo Ojetti contre toute architecture moderne, taxait de « bolchévique » et de « judéo-maçonnique » toute structure svelte et adaptée à son usage, toute façade simple et lisse... Les architectes officiels, trônaient et les jeunes architectes intelligents présentaient sans se lasser leurs plans d'urbanisme, leurs plans de transformation radicales des villes, des vallées italiennes, des îlots insalubres, mais ces projets attiraient sur leurs auteurs les vertes semonces de la plupart des critiques, qui flairaient dans ces plans clairs, intelligents, un désir de transformation sociale économique, la vision, qui paraissait utopique, d'un monde meilleur où l'intérêt privé aurait servi la communauté et l'homme au lieu de s'en servir et de les exploiter.

Cependant, des architectes montraient leur souci de poser le problème architectural en fonction de la vie sociale, dès 1936,38, 40. Le projet **« Milan dans la verdure »** prônait un urbanisme qui tienne compte des besoins des hommes et s'oppose au foisonnement anarchique de la propriété privée.

D'autres architectes proposèrent à l'attention du public, le grave problème de la misère morale, matérielle, économique et sociale de la vallée d'Aoste et de l'Ile d'Elbe, etc...

A titre d'exemple, nous publions ici, un projet, datant de 1942, de **« Quatre villes satellites autour de Milan »**.

Bien entendu tous ces projets restèrent lettre morte.

La Libération vint : et ces architectes, (dont une partie paya de la vie ou de la déportation, la fidélité à ses idéaux de progrès), proposèrent à la nouvelle Municipalité de Milan, un plan, développement de l'ancien projet **« Milan dans la verdure »**.

Milan est une des villes les plus touchées, puisque 45 % environ n'est plus qu'un fantôme. Des façades derrière lesquelles il y a le ciel ou des paysages chaotiques de poutres tordues, de trous de bombes... Mais le rythme rapide par lequel cette ville se développe, à cause de l'affluence toujours plus grande de main-d'œuvre du Midi, et l'essor des usines, impose des changements essentiels dans l'ancien tracé des routes et des pâtés de maisons. Il s'agit aussi d'empêcher que les spéculateurs essayent de rebâtir chacun pour soi, en jetant sur le marché des maisons à des prix inabordables. Déjà, par-ci, par-là, on reconstruit, on répare les maisons dont la structure extérieure est encore saine ou à demi saine, et on demande une reprise d'un million par appartement à louer !

Les architectes savent que la capitale lombarde a des exigences imprescriptibles : administration, commerce, culture. Ils ont décentralisé les activités qu'aucune nécessité absolue ne force à rester au centre. Les usines seront reconstruites à proximité des endroits de production des matières premières, ou des routes qui en commandent l'accès. La main-d'œuvre de ces groupements industriels sera logée dans des villes-satellites comprenant habitations, jardins, cinéma, magasins, écoles, terrains de sport. Le problème a une certaine envergure : il s'agit de décentraliser 300.000 personnes sur une population totale de 1.100.000.

Mais des quartiers de résidence seraient créés même pour les fonctionnaires, les commerçants, etc...

Lorsqu'on examine ces cités, véritables petites villes en dehors de la vieille ville, encastrées dans son unité et pourtant complètes, organismes doués de tous les organes nécessaires pour vivre de façon presque indépendante, comment ne pas évoquer ces quartiers résidentiels de Londres, où, le travail fini, l'ouvrier, comme le bourgeois, rejoint son « home » entouré de verdure, sur des avenues tranquilles et larges.

Le plan A.R. prévoit la dislocation progressive de zones entières de Milan, qui présentent à l'heure actuelle encore un enchevêtrement chaotique de maisons d'habitations modernes et de masures branlantes, de petites usines du début du siècle, de lavoirs, de ruelles...

Le plan se développe autour du canal navigable Locarno-Venise, dont la construction est imminente. Cette voie d'eau comportera un port commercial et un port ferroviaire. Les usines seront en partie décentralisées le long de ce canal, et les quartiers résidentiels surgiront selon les besoins, de façon graduelle. Le stade, les piscines, les terrains de tennis, les théâtres populaires de plein air, la Foire de Milan à l'Ouest de la ville, seront entourés d'un grand parc. Le centre d'affaires est prévu là où à l'heure actuelle s'étendent des terrains vagues, du côté de l'ancienne gare des marchandises. Le vieux cœur de la capitale lombarde, pourrait alors devenir une zone de résidence et garderait son caractère vieillot, avec ses rues tranquilles au caractère exquis.

Il faut éloigner du centre le trafic des camions et des autos, en les déplaçant vers les grandes routes qui relient Milan au reste du pays. Mais afin de dégager la ville ancienne, trop étroite, étriquée, on songe aussi à créer deux routes surélevées, qui seront tracées en utilisant les brèches irréparabes créées par les bombardements dans la chair vive de Milan.

Un tel projet devait susciter des polémiques acerbes. Un « congrès pour le plan de reconstruction de Milan » fut organisé par les soins de la Municipalité provisoire. De nouveaux projets furent opposés au premier. Toute la ville se passionna pour ce problème et le « congrès », ouvert à la foule, se transforma en une assemblée vivante, composée de gens de tous les milieux, voulant apporter leur contribution à la rédaction d'un plan définitif...

Une fois de plus, la crainte du nouveau et le désir de transformations hardies se heurtèrent. Mais des idées se cristallisèrent, dont la plus importante est, il nous semble, celle-ci :

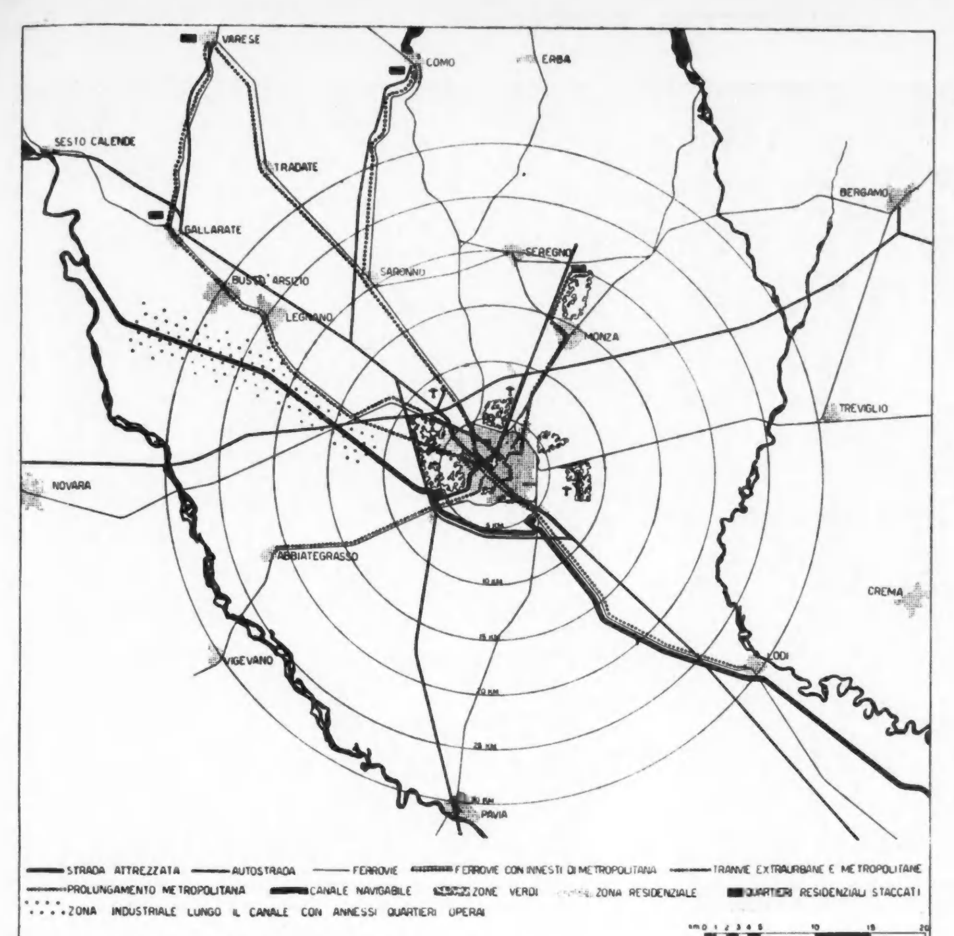
Il faut à tout prix que la reconstruction de Milan ne soit pas l'œuvre de spéculateurs privés, mais de sociétés coopératives, Municipales ; il faut que les maisons pour tout le peuple prennent la place des immeubles trop chers et dont le luxe ambigu est le témoignage d'une époque qu'on veut croire absolument révolue en Italie. Une idée d'ensemble doit présider à la reconstruction.

Des plans de reconstruction s'élaborent pour Gênes, Bologne, Pise, Turin, etc. On veut renaître. Et l'initiative personnelle s'unissant à l'esprit civique et social qui a toujours animé les architectes d'avant-guerre, un style vrai, neuf, vivant, va sans doute créer, dans la liberté retrouvée, les demeures des hommes de la nouvelle Italie.

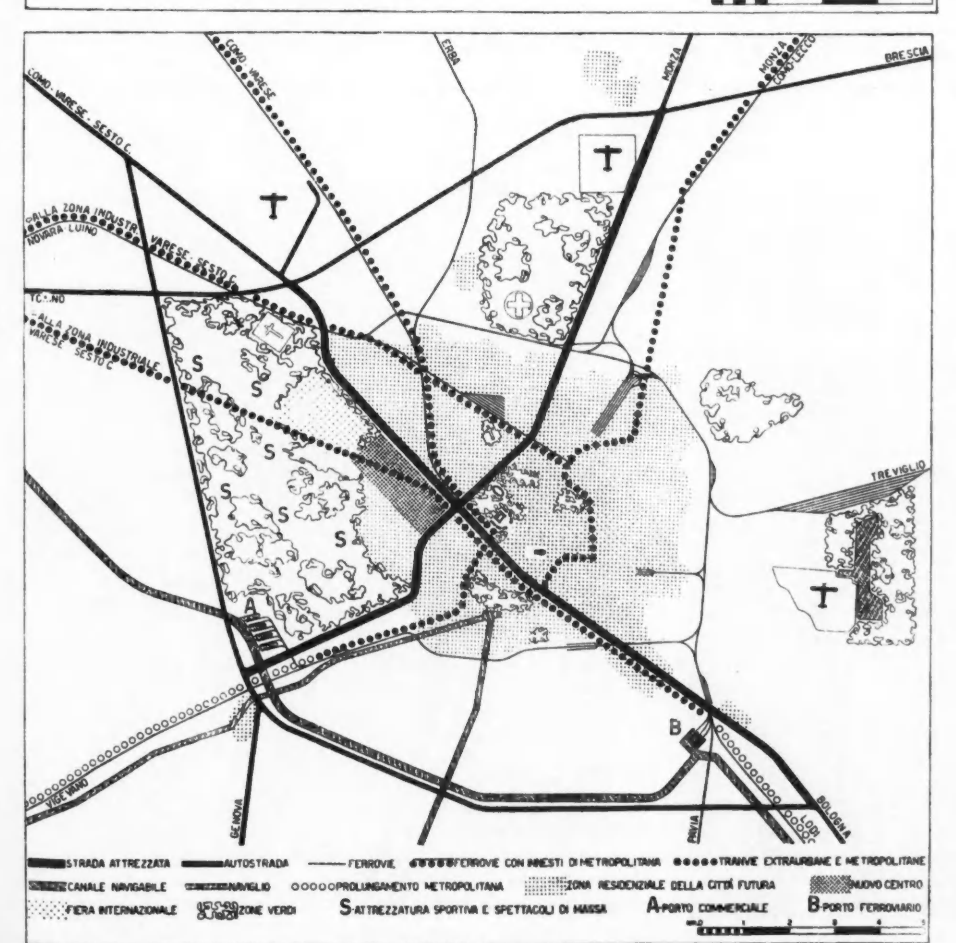
MARIA BRANDON ALBINI.

MILAN

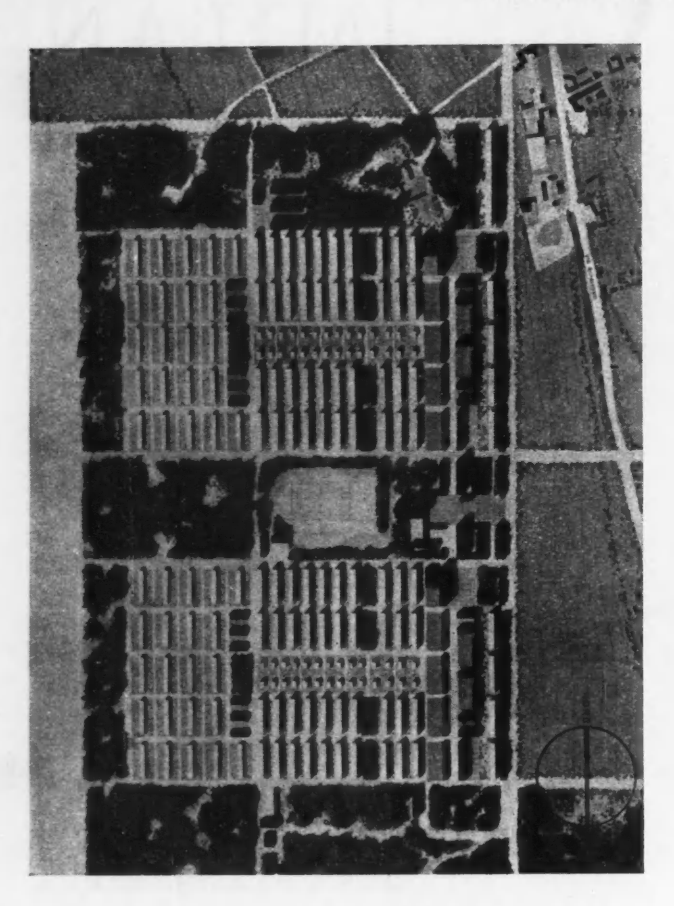
PLAN RÉGIONAL

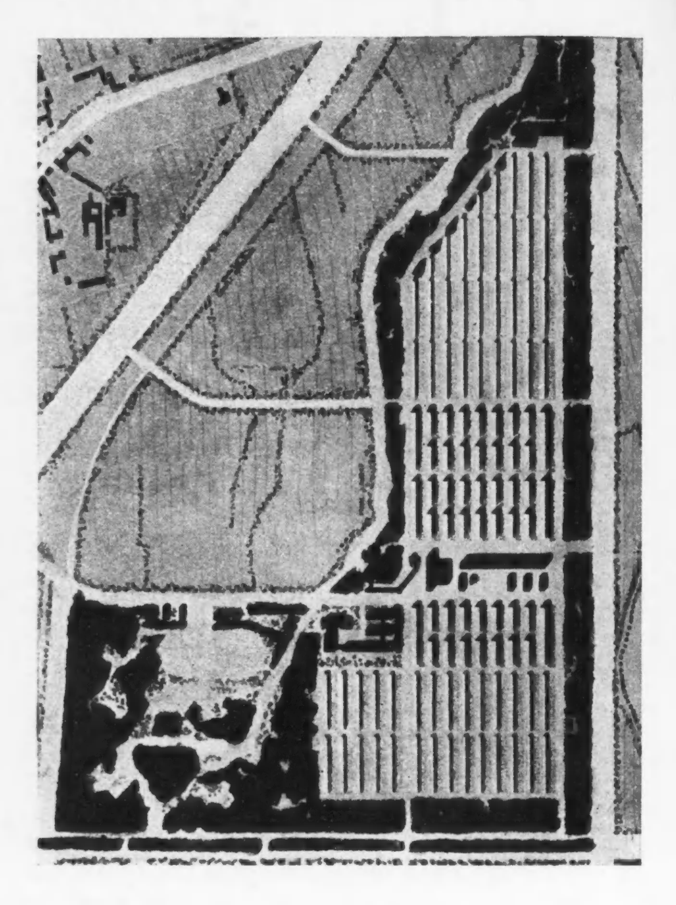


PLAN D'AMÉNAGEMENT



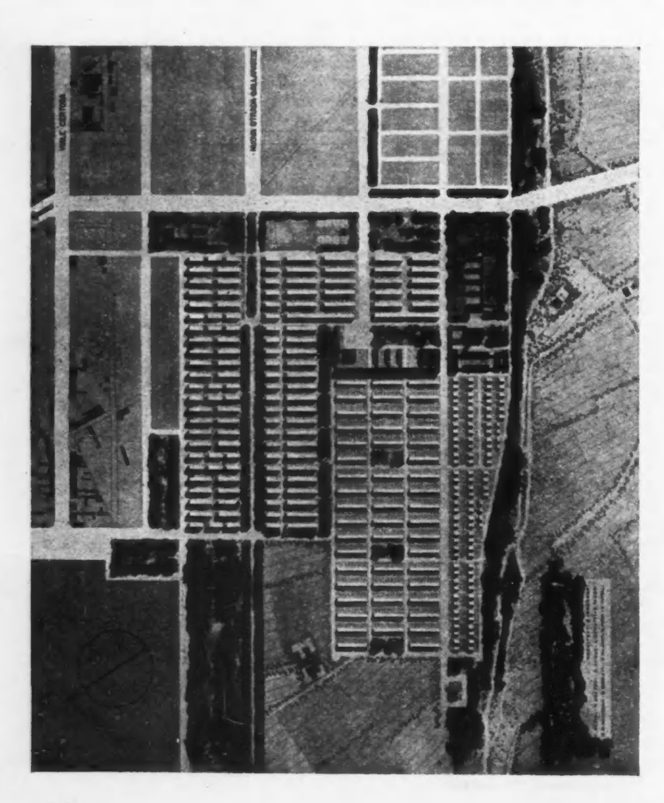
URBANISTES : ALBINI, BELGIOIOSO, BOTTONI, CERUTTI, GARDELLA, MUCCHI, PALANTI, PERESSUTTI, PUCCI, PUTELLI, ET ROGERS.

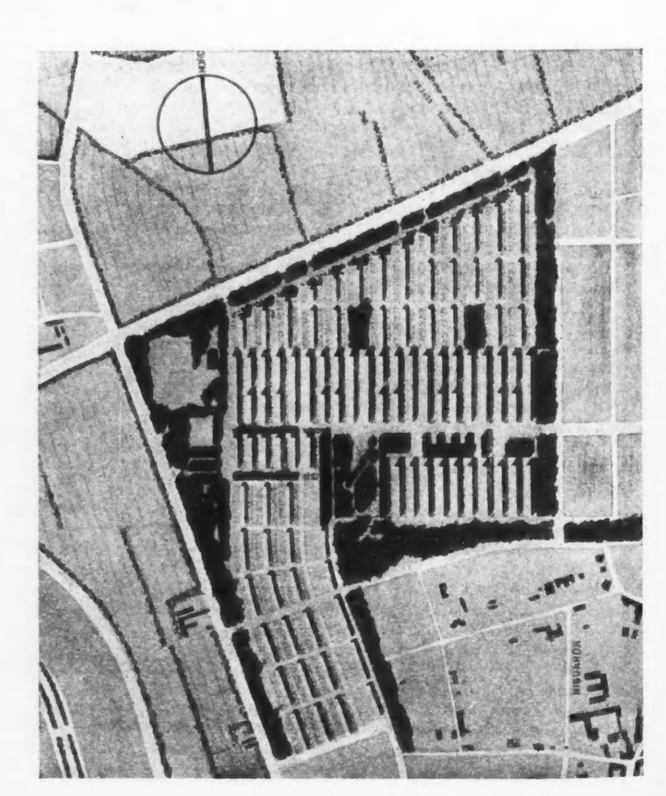


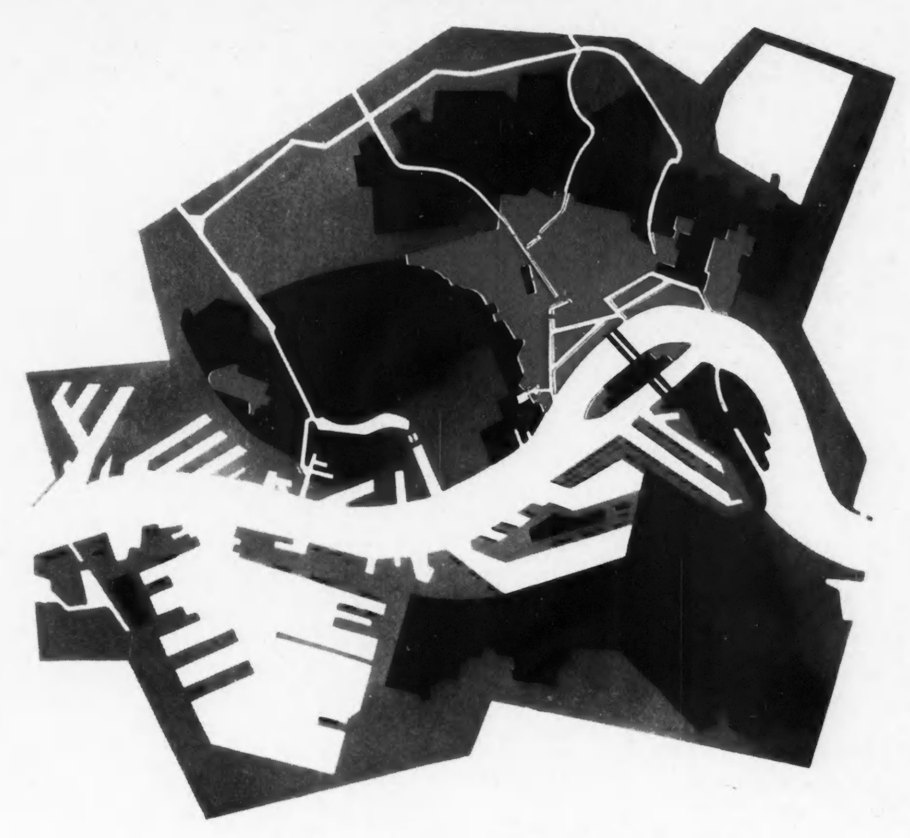


QUATRE QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES DE MILAN

ARCHITECTES : F. ALBINI - P. BOTTONI - R. CAMUS - E. CERUTTI - F. FABBRI - C. et M. MAZZOCHI - G. MINOLETTI G. PALANTI - M. PUCCI - A. PUTELLI







ROTTERDAM
ET LES PROBLÈMES DE LA RECONSTRUCTION

Rotterdam est de loin la plus importante parmi les villes sinistrées, et la ville la plus sinistrée des Pays-Bas.

Par sa situation stratégique favorable, cette ville était, pour l'ennemi, un objectif très important. Au matin du dix mai l'attaque allemande se concentrait immédiatement sur Rotterdam et, le quatorze, le cœur de la ville fut bombardée et se consuma ensuite par l'incendie.

Un territoire d'une étendue de 258 hectares fut détruit. Environ 25.000 maisons furent anéanties, ainsi que 13 banques, 12 cinémas, 2 théâtres, 19 consulats, 4 imprimeries de journaux, 31 fabriques, 1.300 ateliers, 22 salles de fêtes, 21 bâtiments municipaux, 24 églises, 10 organismes de bienfaisance, 527 cafés et auberges, 31 grands magasins, 2.320 magasins, 4 bâtiments d'Etat, 62 écoles, 13 hôpitaux, 26 hôtels, 287 bureaux d'assurances, 1.150 autres bureaux, 4 gares, 675 entrepôts et encore maints grands et petits bâtiments.

En tout quelque 28.000 habitations furent perdues, correspondant à 17, 2 % du total.

Afin de rendre possible une meilleure reconstruction de la ville, il était nécessaire tout d'abord que la Municipalité disposât du sol ; d'où la décision d'exproprier entièrement le terrain de la cité. Dans l'intérêt de la bonne exécution du plan il était en outre indispensable d'étendre encore ça et là cette expropriation afin de pouvoir faire les percées nécessaires.

Le plan fut effectué prestement. Un accord complet a été réalisé à l'égard de certains problèmes, parmi lesquels ceux qui ont trait aux chemins de fer, aux digues et aux voies maritimes s'ouvrant sur la mer. Les deux plus importantes gares de Rotterdam étaient très mal reliées ; par la destruction du centre de la ville il fut possible de les réunir en une seule. L'extension de la ville était très handicapée par la présence d'un chemin de fer de ceinture ; il est devenu possible de le supprimer.

On va exhausser les ponts de manière que le trafic du Rhin vers la mer puisse s'effectuer sans encombre.

Afin de rendre possible la reconstruction des industries hors de l'agglomération et afin de diminuer la densité des habitations, d'importantes expropriations durent avoir lieu ainsi que l'annexion de diverses communes suburbaines.

Il fut décidé de percer des rues spéciales pour le transport des marchandises à l'intérieur des différents îlots ; ces rues auront l'avantage de décongestionner les rues commerçantes.

Au cours des années difficiles qui précédèrent la libération, un puissant accroissement de ces idées s'est fait jour et diverses études d'urbanisme ont été faites.

Il apparait entre autres que l'étendue de la cité devait encore s'agrandir.

Il est devenu évident que la situation des matériaux et la nécessité d'atteindre une rapide reconstruction rendront indispensable la construction de rues entièree et de renoncer à l'idée première de laisser chacun libre de reconstruire son immeuble.

On a aussi pris conscience du fait que les pertes énormes que le pays a subies, ont rendu indispensables d'entreprendre en commun ce qu'à l'origine chacun avait voulu faire isolément.

A présent donc, le plan est prêt pour la réalisation. Ceci ne pourra pas se faire très rapidement. Les divers matériaux de construction sont loin dêtre disponibles dans une mesure suffisante ; une pénurie de main-d'œuvre est à craindre, l'incertitude financière de ceux qui sont contraints de reconstruire, constitue un facteur important.

Dans le domaine de l'architecture l'absence d'unité dans le style ne se manifeste que trop clairement. Aussi, la ville est partagée en diverses sections ; pour chaque partie un architecte en vue est désigné, qui a comme tâche de former un tout homogène avec les différents bâtiments du secteur qui lui est confié.



La Hollande a subi des dégats considérables au cours de cette guerre. Le pays a une surface d'environ 3.300.000 hectares, dont 2.200.000 sont destinés à l'agriculture et à l'élevage.

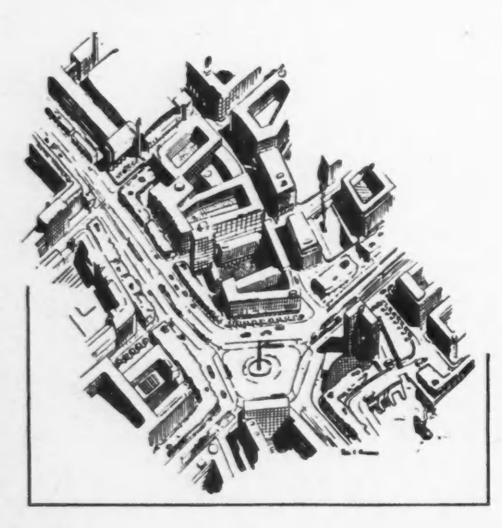
Les Allemands ont inondé environ 180.000 hectares, par endroits sans aucune raison militaire. Avant le 17 août 1945, les Allemands firent sauter la digue du polder du Wieringermeer. A ce moment : S. Pölten, Magdebourg, Düsseldorf, Leipzig et Nuremberg étaient conquis, les Anglais se battaient dans les rues de Hambourg. En 2 jours, 20.00 hectares furent submergés. La profondeur moyenne était d'environ 3 m. 50.

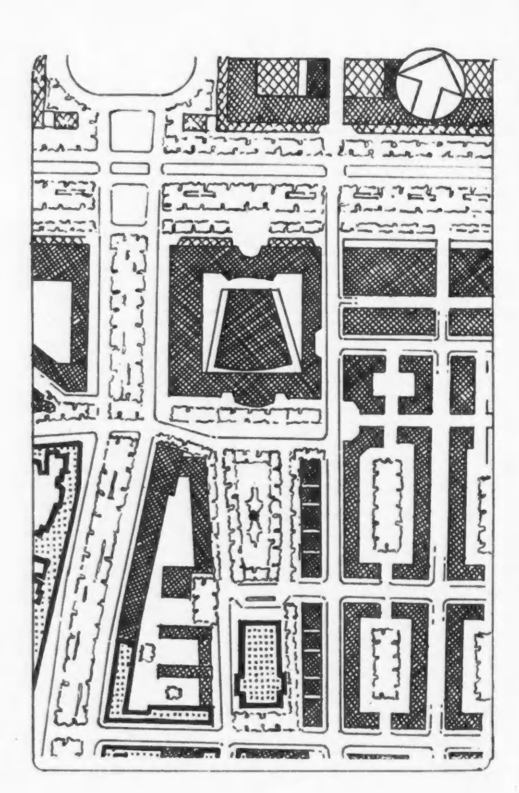
Après la capitulation il fallut deux mois de travail pour fermer la digue !

Il y avait 512 fermes dans le polder et à peu près 1.300 maisons d'habitation ; presque toutes sont entièrement perdues.

PLAN D'AMENAGEMENT DE ROTTERDAM.

Ci-dessus, projet de reconstruction de la zone sinistrée du centre de la ville. Il y a moins de hardiesse dans la conception architecturale que dans la législation et dans la conception générale du plan. Ces défauts apparaissent très nettement sur la perspective d'aménagement d'un carrefour.





A droite : Le Centre culturel projeté.

Les ports principaux de la Hollande sont ceux d'Amsterdam et de Rotterdam. Avant la guerre le trafic de Rotterdam s'élevait à 55.000 tonnes par jour. Les dégâts causés aux installations du port sont limités au bord gauche de la Meuse ; au bord droit la plupart des installations est restée intacte.

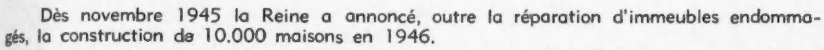
Sur 28 appontements avec grues de chargement, 7 avaient déjà été transportés en Allemagne avant septembre 1944 ; il en fut détruit 19 lorsque les Allemands firent sauter les quais. Des 282 grues, 80 furent détruites et 16 emportées.

L'entrée du port a été bloquée.

Bien peu de ponts sur les grande rivières sont restés intacts.

13 grands ponts routiers et 14 grands ponts de chemins de fer (de portée supérieure à 500 m.), ont sauté. Actuellement plus de 12 ponts sont déjà rétablis.

87.000 maisons ont été complètement détruites ou démolies, 43.000 ont été gravement endommagées, 300.000 maisons ont été endommagées moins gravement ; 240.000 ont déjà été réparées provisoirement, 600 édifices publics ont été démolis, (dont 23 hôpitaux), 3.000 ont été endommagés, 1.800 bâtiments industriels ont été détruits, 6.000 assez sérieusement, 36.000 moins sérieusement endommagés. 200 églises ont été détruites, 300 sérieusement endommagées.



Dès novembre 1945 la Reine a annoncé, outre la réparation d'immeubles endommagés, la construction de 10.000 maisons en 1946.

La reconstruction est basée principalement sur la « Loi de Construction », dont voici les principes essentiels :

a) Nécessité d'une occupation ouvrière totale et emploi restreint d'ouvriers en dehors de leur domicile. En effet, il est d'extrême importance que tous les ouvriers du bâtiment soient remployés dans cette industrie, pour avoir la certitude qu'une fois qu'on disposera de quantités plus considérables de matériaux, l'on sera en mesure de réaliser le maximum de production.

b) Impossibilité de réclamer la priorité absolue pour les régions le plus gravement sinistrées. Cela comporterait un déplacement d'ouvriers inacceptable et au surplus impraticable étant donné les difficultés de logement dans les régions sinistrées.

c) Il n'y a pas lieu non plus d'attendre un maintien rigoureux de l'ordre des travaux : réparation, reconstruction, construction.

d) Dans l'établissement des projets, on a adopté un **taux de dégâts.**

Les Pays-Bas sont divisés en 47 territoires en tenant compte de l'importance des dégâts.

Les dommages sont répartis en 3 catégories :

1) Dommages légers (environ 300.000 habitations) ;
2) Dommages graves (environ 40.000 habitations) ;
3) Destruction complète (85.000 habitations).

Le taux des dégâts est exprimé par le montant **par habitant** restant des dommages (I + II + III) au 1er janvier 1946.

e) Lors de la conception et de l'étude des projets, on doit prendre comme point de départ les possibilités du travail et non pas la situation des matériaux.

f) Le Projet comprend un Plan du Bâtiment (construction d'habitations, construction industrielle, autres constructions) et un Plan de Travaux Publics.

Les détails du Projet seront mis au point **dans les provinces,** sous la surveillance d'une Direction générale, qui veillera à ce que certaines directives générales soit observées.

g) Dans les grandes lignes, le volume total des constructions se laisse diviser à peu près comme suit :

25 % construction d'habitations ;
55 % construction d'usines, de fermes et autre construction industrielle ;
20 % autres travaux de construction.

h) La formation d'ouvriers spécialisés est impérative. En outre ;

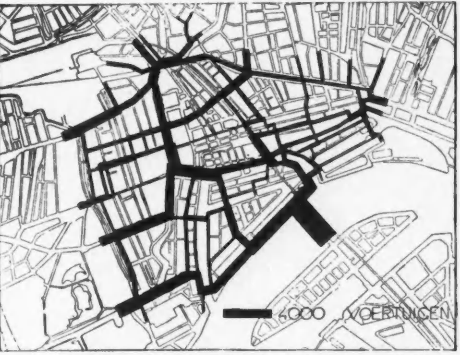
i) De fortes rationnalisations devront avoir lieu une fois terminée la période de reconstrucion si l'on veut continuer à occuper le grand nombre d'ouvriers du bâtiment. Pour cela il faudra dès à présent prendre des mesures préparatoires.



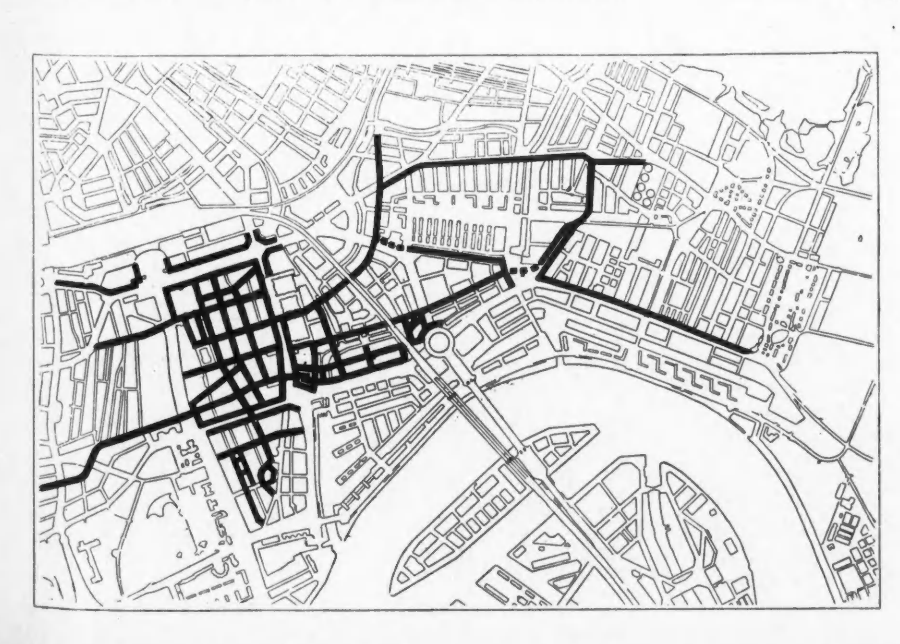
ROTTERDAM EN 1939



LES DESTRUCTIONS DE 1940



INTENSITE DU TRAFIC DANS LA ZONE CENTRALE DE ROTTERDAM

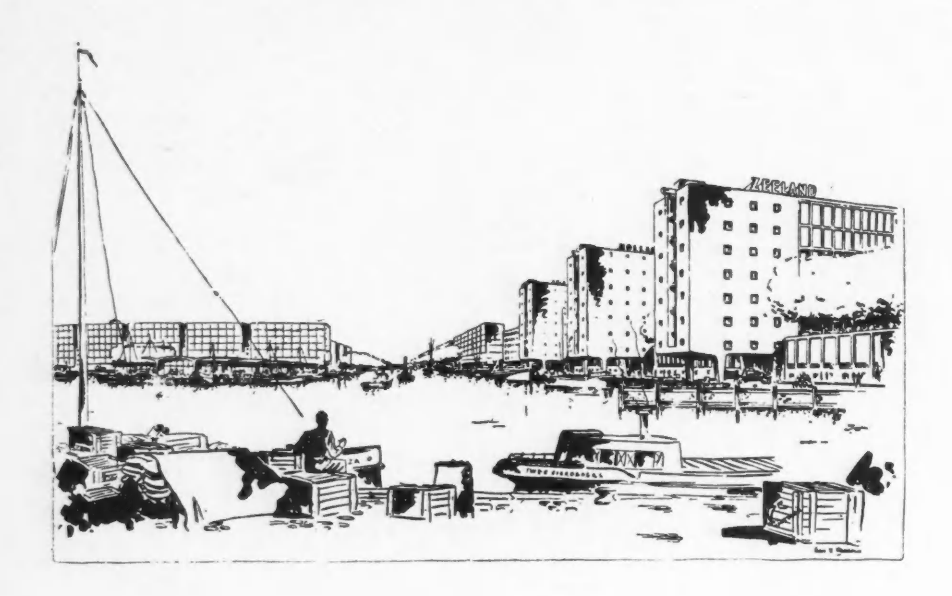


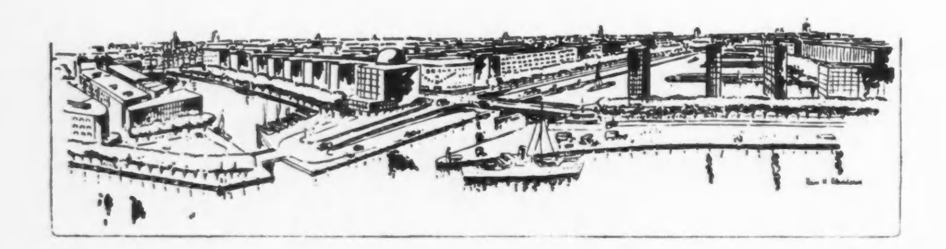
PLAN D'AMENAGEMENT DE LA ZONE CENTRALE DE ROTTERDAM

ROTTERDAM



LA NOUVELLE PLACE DE LA GARE.

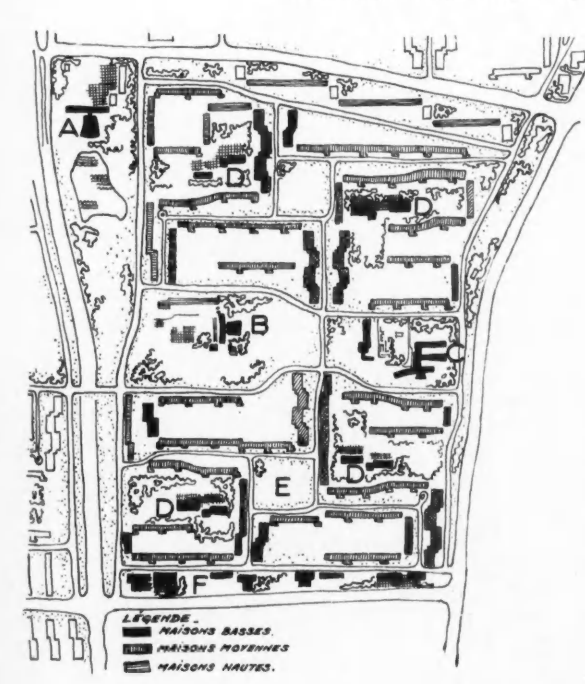






AMENAGEMENT DU PORT FLUVIAL SUR LA RIVIERE MAAS

PLAN D'AMENAGEMENT. Le quadrillage représente le centre de la vieille ville.



PLAN D'UNE UNITE RESIDENTIELLE.

VARSOVIE

Les grandes lignes du plan de reconstruction sont les suivantes :

1° Reconstruction en cinq ans de 150.000 fermes et construction de 60.000 autres, en liaison avec la réforme agraire.

2° Reconstruction de l'ensemble du territoire en quinze ans.

3° Reconstruction de Varsovie en 10 ans.

Le zoning de la ville se décompose comme suit :

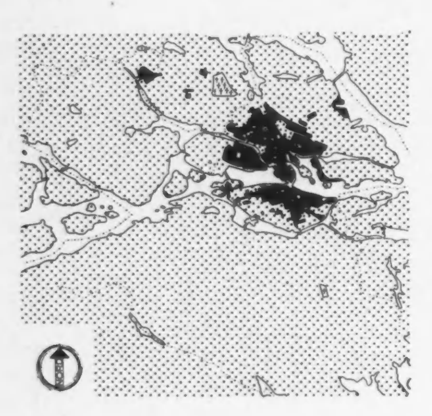
1° Le centre de la cité proprement dite, groupé autour des noyaux historiques sur la rive gauche de la Vistule, avec prolongement sur la rive droite. Là s'élèveront les bâtiments de l'Assemblée Nationale, les édifices du Gouvernement, les institutions sociales, culturelles et scientifiques, les ministères, les ambassades, les grandes administrations, bureaux, institutions commerciales ; 2° A la limite sud-ouest, centre culturel et d'éducation ; 3° Zone des loisirs entre les escarpements de la Vistule ; 4° Régions industrielles à l'ouest, sur la rive droite de la Vistule, le long du canal qui unit la Vistule au Bug et Narew. Dans ce quartier seront reléguées les entreprises pernicieuses pour la santé publique, usines à gaz, abattoirs, industries lourdes. Dans le quartier industriel de l'ouest, on ne prévoit, que des indsutries utilisant l'énergie électrique ; 5° Qartiers résidentiels distribués autour de la ville et disséminés au milieu de grands espaces de verdure. Au sud-est, les quartiers de villégiature. L'agglomération sera parsemée d'installations sociales et culturelles. Les espaces verts couvriront 70 % de la superficie du grand Varsovie.

On isolera la circulation intérieure et les voies d'accès, de tout le trafic qui ne fait que traverser. Les zones résidentielles seront accouplées aux zones de travail. L'élément de base des zones résidentielles est calculé sur 1.000 familles. Un autre, 8.000 habitants et un troisième 60.000 habitants. Les immeubles ne dépasseront jamais quatre étages dans le centre et deux étages dans les faubourgs.

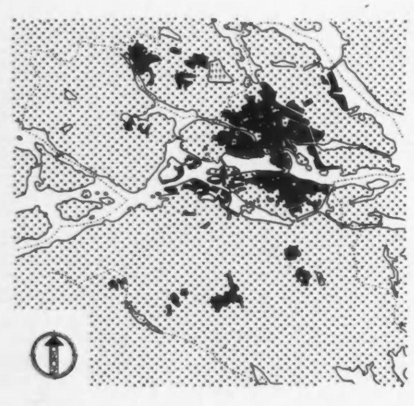
La grande artère est-ouest est prévue en souterrain dans la traversée de la ville. Deux aérodromes sont prévus.

L'URBANISME EN SUÈDE

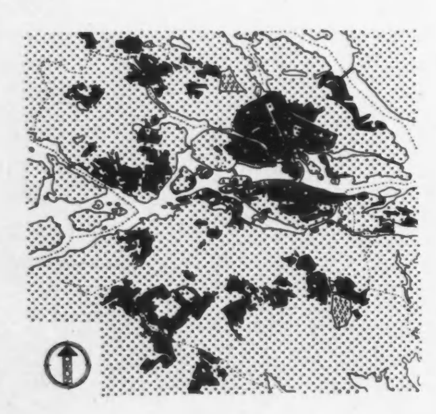
1850



1897



1914



1930

Il n'existe pas une organisation générale de l'urbanisme en Suède, mais seulement des services dépendant des municipalités des grandes villes (Stockholm, Malmö, Goteborg, etc.). Les villes moins importantes confient à un architecte urbaniste, souvent l'architecte-voyer, le soin d'établir leur plan d'extension. Comme dans les études américaines, le point de départ est l'homme ou même plutôt l'enfant. On part du particulier pour arriver au général. On s'attache davantage à l'aménagement des quartiers en cours de développement qu'à de grands problèmes de circulation ou de zonage. Chaque nouveau quartier est toujours doté d'un centre culturel et commercial. Toutes les études sont faites avec beaucoup de minutie (établissement de maquettes, propagande) et à grand renfort de statistiques.

Les réalisations, pour une ville comme Stockholm, sont d'ailleurs relativement faciles. Sa municipalité a en effet prévu le développement de la cité et, depuis quarante ans, a acheté la plupart des terrains aux environs de la ville (35.000.000 de kr. de 1904 à 1940). On ne recourt que très rarement aux expropriations et seulement dans des cas très particuliers.

Un lotisseur doit abandonner 40 % du sol à l'Etat ou à la ville pour la création de la voirie et d'espaces verts. Quant au permis de bâtir, il existe et est un moyen de pression, dont les municipalités n'hésitent pas à se servir, pour acquérir de nouveaux terrains.

En Suède, comme dans de nombreux pays, on assiste à un développement de la population des villes aux dépens des campagnes. C'est ainsi qu'en cinquante ans, la population de Stockholm est passée de 300.000 à 800.000 habitatnts. La population suèdoise se répartit de la façon suivante : 55 p. 100 dans les villes, 45 p. 100 dans les campagnes.

Les économistes suèdois ne voient pas de danger au développement industriel des villes puisque, malgré la diminution de population, la production agricole s'est intensifiée. Ils s'efforcent plutôt de répartir la population entre les différentes villes où se développent les industries.

Les projets d'aménagement des villes sont soumis à l'approbation de l'Etat (ministère des Travaux publics).

HABITATION ET LOGEMENT

Bien que la Suède n'ait pas été éprouvée par la guerre, il existe une crise très aiguë du logement, notamment dans les grandes villes. A Stockholm, par exemple, il est pratiquement impossible de trouver un logement et les hôtels ne peuvent garder leurs clients plus de six jours.

Les loyers sont très chers par rapport aux nôtres. Deux pièces. cuisine, bains sont loués environ 1.000 kr., soit 30.000 francs au cours actuel de notre monnaie. Il est considéré comme normal par un ouvrier de consacrer le cinquième de son salaire à son loyer. Le prix du mètre carré de location courante (type H.B.M. amélioré) ressort à environ 28 kr., soit 840 francs.

DES CHANTIERS

Pour remédier à la crise du logement, et à celle menaçante du chômage en 1940, la Suède, depuis cette date, a énormément bâti et continue. Partout s'établissent de nouveaux chantiers. Pourtant la Suède a quelques difficultés pour se procurer les matériaux nécessaires. Voulant, notamment, réserver le bois à des constructions utilitaires et à ses exportations, elle n'autorise que les constructions de moins de 100 mètres carrés par logement pour les particuliers.

Le bain finnois jouit d'une grande faveur, même dans les plus humbles cottages. Contrairement à la tendance que l'on observe actuellement, la cuisine est toujours indépendante de la pièce principale. Dans les logements, même bon marché, on tend de plus en plus à adjoindre une très petite salle à manger (Matrum).

On a renoncé aux immeubles très élevés, aux immeubles de dix étages et plus, qui étaient en faveur avant la guerre. On trouve plus économique les immeubles de trois étages, sans ascenseur, comportant deux appartements par étage et escalier, ou les cottages en bois préfabriqués et montés par les propriétaires eux-mêmes.

Partout, la nature et les arbres sont respectés au maximum, la règle H=L étant largement appliquée, et les jardins d'enfants établis dans chaque îlot nouvellement construit. Le survol de Stockholm est à cet égard particulièrement instructif.

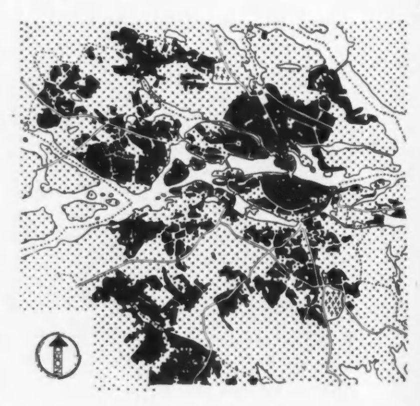
COTTAGES A STOCKHOLM

Pour le logement des ouvriers et des petits employés et fonctionnaires (traitement inférieur à 5.000 kr. et supérieur à 3.500), la ville du Stockholm a mis au point une organisation qui jouit d'un grand succès auprès du public. C'est celui des cottages préfabriqués et montés par les propriétaires eux-mêmes sous la surveillance et l'aide de techniciens du bâtiment, ceux-ci étant appointés par la ville.

Le sol reste la propriété de la ville. Les matériaux sont livrés au fur et à mesure de l'avancement de la construction sur le chantier. Les caractéristiques de la construction sont : soubassement en brique de mâchefer, élévation en bois, couverture en tuiles flamandes. Le montages des cloisons extérieures et la mise hors d'eau peuvent être exécutés en quarante-huit heures. Tous les cottages comprennent une salle de bains ou bain finnois, une petite pièce-atelier et le chauffage central.

Cette organisation de la ville de Stockholm, commencée en 1926, avait monté 3.500 cottages en 1939 et, en 1946, le double de ce chiffre aura été largement dépassé. Il est donc à noter la tendance assez nette du public à préférer le système pavillonnaire : environ 12 % de la population de Stockholm demeure dans des villas ou cottages.

On peut regretter, du point de vue français, la monotonie de ces cottages tous uniformes (il n'en existe guère qu'un seul type par quartier), dont les architectes ne semblent considérer que le confort et le prix de revient.



1943

AMÉNAGEMENT NATIONAL ET RÉGIONAL EN SUISSE

La Suisse dispose de lois relatives à l'agriculture, aux eaux et aux forêts, à la protection de la nature et des sites. Ces lois, convenablement appliquées en vue de l'aménagement du pays, ne le cèdent en rien aux lois des autres pays.

La Confédération possède une forte autorité en matière des chemins de fer, dans le domaine de l'économie électrique et des eaux.

L'utilisation des forces hydrauliques et électriques est étudiée depuis de longues années par les services fédéraux. Ces services sont en contact permanent avec les nombreuses associations, avec les institutions savantes et avec les représentants des ligues pour la protection de la nature et des sites.

Dans le domaine des routes, les études sont faites simultanément par la réunion des directeurs cantonaux des Travaux Publics, par la Société Suisse des Routes Automobiles et par l'Union Suisse des spécialistes de la route. Les problèmes qui intéressent les communes sont examinés par l'Union Suisse des Villes, ceux qui intéressent l'agriculture par l'Union Suisse des Paysans et par l'Association pour la colonisation intérieure et l'agriculture industrielle.

Cette courte nomenclature montre que la Suisse ne fait pas mauvaise figure parmi les pays qui se sont attachés aux études de l'aménagement national.

Pourtant la coordination des grands problèmes d'urbanisme et d'aménagement est de date récente.

A l'époque moderne, le désordre des villes grandissantes a été dénoncé, tout d'abord par Camille Martin, qui a créé en 1920 le Service d'urbanisme de Genève en collaboration avec l'architecte Arnold Hoechel, qui en a repris la direction dès 1928.

Au « Congrès International d'Architecture Moderne » de La Sarraz en 1928, Hoechel entouré d'un groupe d'architectes internationaux, a exposé un programme d'urbanisme, dont l'envergure ne devait pas s'arrêter au cadre des villes mais s'étendait au pays tout entier.

Sans doute, bien des villes possédaient déjà des plans d'extension - tracés géométriques des artères principales. On sait aujourd'hui que les recherches de l'urbanisme et de l'aménagement du pays ne peuvent se limiter au dessin d'un plan.

Le mérite d'avoir situé la question sur un plan général, engageant le pays tout entier, revient au **Journal de la Construction de la Suisse Romande**, 1927-1930. Cette revue m'avait donné l'occasion d'étudier le problème de l'urbanisme de Lausanne ; ce problème particulier, au fur et à mesure de l'enquête, m'avait paru se lier à des problèmes plus étendus et c'est ainsi que, d'emblée, j'élargis le débat jusqu'aux frontières du pays et que d'architecturales les recherches devinrent comme il a été convenu de dire : « fonctionnelles » par quoi l'on voulut exprimer que ces recherches devaient s'inspirer des conditions générales du pays.

Pendant plusieurs années, cette revue technique poursuivit son enquête, lançant même l'idée de convoquer à Lausanne une conférence d'urbanisme.

Désormais, le problème était posé sur le plan général.

« Déterminer le fonctionnement d'un organisme, en connaître les lois propres, disposer les effets de ces lois, voilà les opérations de départ, les conditions... C'est chose de l'intelligence, de l'esprit mathématique, infaillible, d'où les spéculations et les goûts individuels sont exclus. Il est désormais impossible de négliger le rapport d'une maison avec la rue, celui de la rue avec le quartier, du quartier lui-même avec la ville, de la ville tout entière avec le pays... En prenant conscience des possibilités du pays, on peut connaître la destination d'une ville, et d'après cela, établir l'allure d'un quartier, et ensuite, la tenue d'une rue et par déduction, le format des maisons.

La raison d'être d'une ville dans le pays, sa destination, dépendent de circonstances géographiques, topographiques, organiques et biologiques ».

« ... L'urbanisme doit comprendre la nature du paysage bien au-delà de la banlieue. L'organisme de moindre échelle doit se ranger dans l'organisme supérieur ».

« ... L'urbanisme s'occupe d'une région entière, pas de la ville seule, mais d'un pays, d'un domaine économique ; des cours d'eau, par conséquent : des fleuves et des lacs... des projets du canal du Rhône au Rhin, avec l'aménagement du lac de Bienne, de Neufchâtel et du Léman, etc... ».

« ... L'urbanisme réclame un plan supérieur : il est à la fois conforme à l'esprit de la région et au-dessus des nécessités immédiates et locales. Il est régional sans être régionaliste, universel sans internationalisme... ».

Parallèlement à ces recherches, les législateurs vaudois, en étroite liaison avec la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (SVIA) mirent sur pied la loi vaudoise sur la police des constructions, la première en Suisse qui ait adopté des dispositions relatives à l'urbanisme.

Ces dispositions de la loi vaudoise sont si intéressantes, qu'elles pourraient valoir pour la plupart des cantons suisses, sans préjudice pour les études régionales. Un équilibre souple a été trouvé entre les prérogatives des cantons et celles des communes.

La loi vaudoise possède toute la clarté et la souplesse indispensable à la réalisation de projets aussi importants que ceux des plans d'extension régionaux et communaux.

Nous citons notamment la disposition suivante, titre IV, plan d'extension, art. 20 : « Un plan directeur doit être établi pour toute localité de plus de 1.000 habitants. Dans le délai de 3 ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi, le conseil d'Etat peut obliger toute commune à adopter un plan directeur, dans un délai déterminé. Il peut également obliger les communes dont les territoires sont contigus à étudier ensemble un plan commun et instituer à cet effet des conférences intercommunales ».

Dans la région alémanique, l'architecte A. Meili signala, à partir de 1932, la nécessité d'un plan général.

En 1937, fut constituée sur son initiative et appuyée par la « Fédération des Architectes Suisses » et par la « Société Suisse des Ingénieurs et Architectes », la Commission Suisse du plan d'aménagement national. De son côté, l'Ecole Polytechnique Fédérale constitua un comité pour l'aménagement national. Le Conseil Fédéral accorda un crédit qui permit d'organiser un bureau central chargé de réunir les documents et de préciser les principes fondamentaux de l'aménagement national et régional en Suisse.

L'aménagement national, après les premières années de préparation dues à l'initiative privée, pourra entrer dans la phase des réalisations.

En 1943 l'**Association Suisse pour l'aménagement national**, s'est donné pour tâche de propager et réaliser les idées de ce plan. Cette association groupe les autorités, les sociétés et les particuliers, de manière à créer une vaste collaboration entre les milieux fédéraux cantonaux et communaux et les sociétés, les spécialistes et les institutions savantes. Elle dispose d'un Bureau Central à Zurich, dirigé par l'ingénieur W. Schüepp. La revue suisse d'urbanisme PLAN est l'organe officiel.

Le problème de l'aménagement a été admirablement défini dans un ouvrage intitulé : « L'aménagement national et régional en Suisse », paru en 1943 en langue allemande (Polygraphischer Verlag AG. Zurich) et en 1944 en langue française (F. Rouge et Cie, à Lausanne). C'est un point de départ. Cet ouvrage expose les buts du plan d'aménagement et traite quelque problèmes types de l'aménagement, par exemple : « L'aménagement du Haut-Rhin », par H. Blattner, ingénieur ; « L'économie de l'énergie et l'établissement d'un plan d'aménagement national », par H. Ammann, ingénieur ; « Le développement de l'habitation et de l'agriculture (village de Meilen), par R. Meyer, architecte à Zurich ; « Le développement d'une commune sururbaine » (Muttenz), par F. Lodewig, architecte ; « L'aménagement et la protection de la zone riveraine Lausanne-Morges », par H.R. Von der Mühll, architecte à Lausanne.

Contrairement à une opinion très répandue, la Suisse est devenue de plus en plus un pays fortement industrialisé. Les agglomérations urbaines s'étendent au loin dans la campagne. Les villes sont de moins en moins concentrées et la campagne risque de perdre peu à peu son caractère proprement rural. Le pays tout entier, s'il veut sauvegarder le charme de ses paysages et l'ordre de ses cités, sera obligé de coordonner toutes les questions relatives à l'aménagement de son territoire en vue des transformations capitales qui ne manqueront pas de se produire et que l'on ressent déjà.

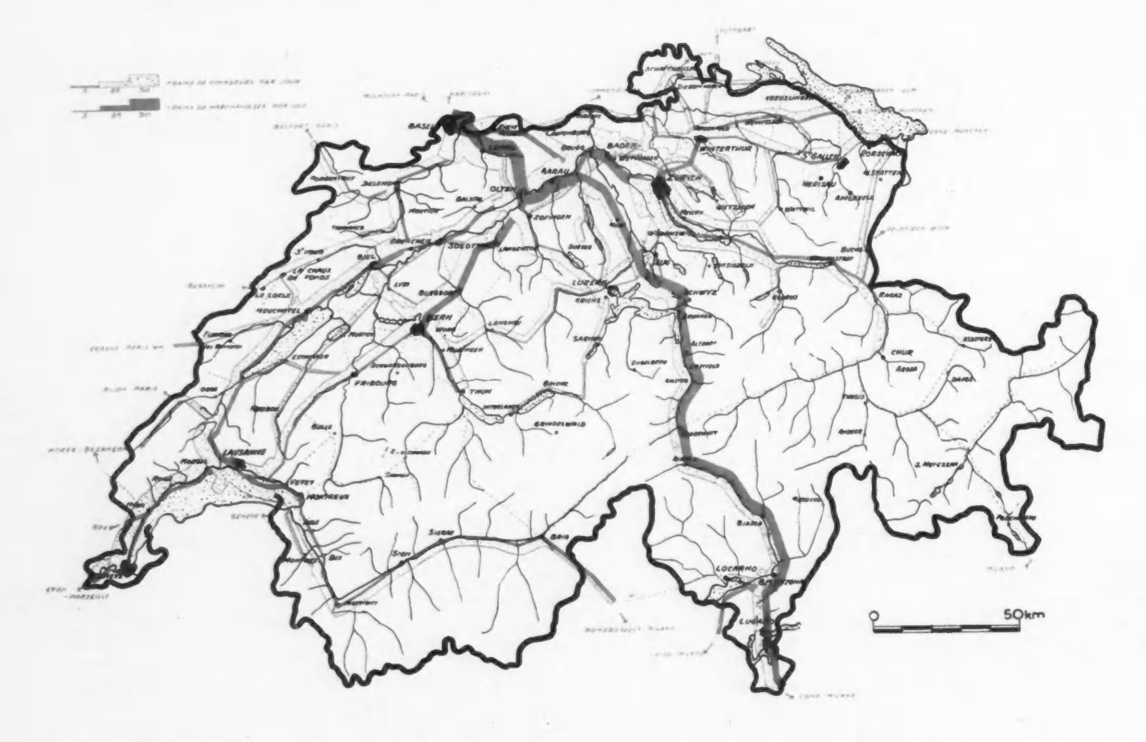
H. ROBERT VON DER MUHLL.



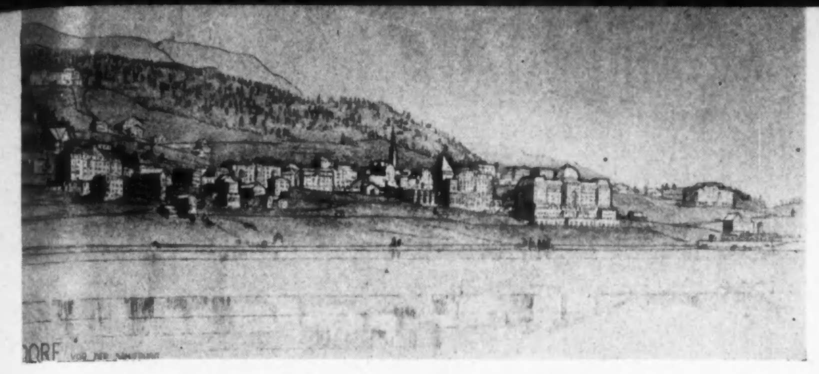
DEUX PLANCHES EXTRAITES DU PLAN SUISSE D'AMÉNAGEMENT NATIONAL

Ci-dessus : La population urbaine (plus de 200 habitants par km²), a largement débordé les limites proprement dites des villes. La densité frappe surtout le long des rives des lacs.

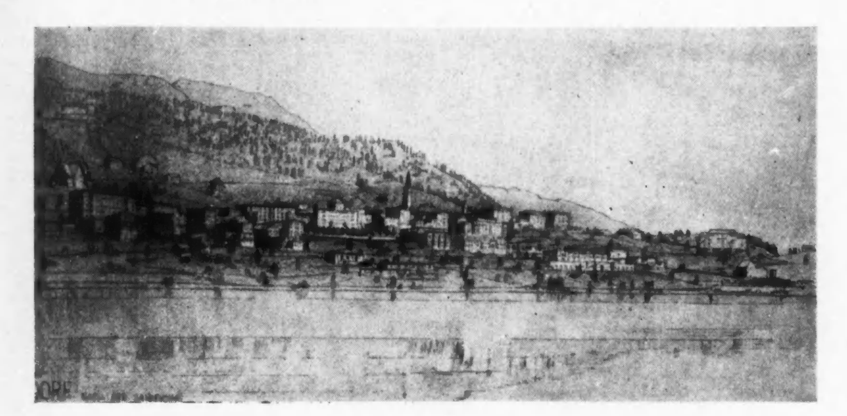
Ci-dessous : Graphique du trafic. Les indications de cette planche ne concernent que la circulation des voyageurs et marchandises des chemins de fer fédéraux (chiffres moyens de 1937). C'est dans le plateau suisse où l'on trouve la plus forte densité. L'importance primordiale du trafic des marchandises du Nord-Sud est évidente.



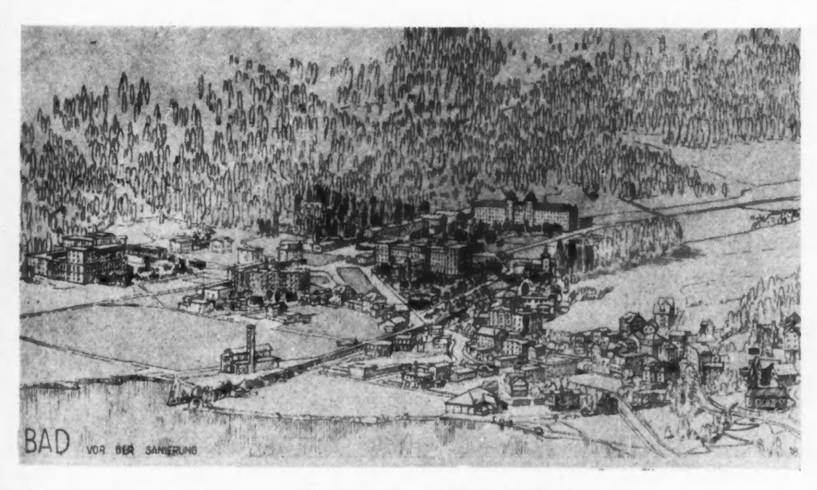
(Extrait du Rapport de la Commission Suisse du Plan d'Aménagement National, décembre 1941).



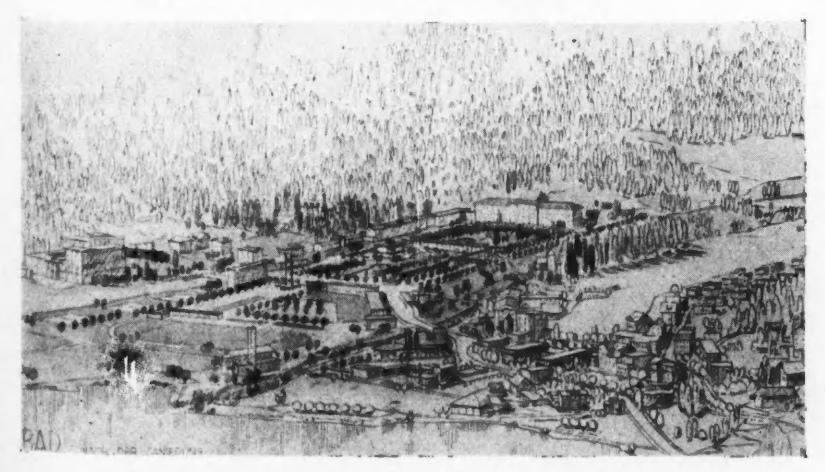
Le « village » de St-Moritz, silhouette actuelle. Ci-dessous : projet d'assainissement » technique et esthétique.



Les transformations envisagées suppriment en particulier les silhouettes disgracieuses ou gênantes pour la vue.



Même principe appliqué à la Station Thermale de St-Moritz.
Ci-dessus : état actuel. Ci-dessous : transformations projetées.



(Extraits de : Assainissement Technique d'hôtels et de stations touristiques. Voir : Bibliographie).

La législation et le « fonctionnement » pratique de l'urbanisme en Suisse apparaissent très clairement à travers l'exposé ci-dessous, concernant plus spécialement l'Etat de Vaud, fait par M. E. Virieux, architecte de l'Etat du Canton de Vaud.

★

Le progrès et l'extension des techniques commencent à se marquer dans toutes les régions du pays de Vaud.

Une loi était nécessaire pour discipliner cette prise de possession de contrées jusqu'ici inviolées, ou presque. par la bâtisse moderne et le génie civil. Cette loi est entrée en vigueur en 1942.

Jusqu'en 1942, la police des constructions relevait essentiellement des communes. Or, dans beaucoup de petites villes et dans les villages, l'administration communale ne peut être outillée pour assurer cette fonction de manière satisfaisante. — D'autre part les limites communales ne correspondent souvent plus aux circonstances actuelles. — C'est pourquoi la loi nouvelle prévoit :

Des plans d'extension cantonaux, avec réglements éventuels ;

1) Pour les routes ou sections de routes cantonales existantes ou à créer ;

2) Pour les rives des lacs ;

3) Pour les régions ou les sites du canton à déterminer au fur et à mesure des besoins.

Ces plans et réglements peuvent fixer toutes les règles et conditions relatives aux voies de circulation, aux constructions, à leur nature, à l'aménagement de leurs abords ; ils peuvent diviser le territoire en zones.

Plans et réglements sont élaborés par le Bureau du Plan d'extension cantonal.

Une fois établis, ils sont déposés pendant 30 jours au secrétariat des communes intéressées où le public peut en prendre connaissance.

Puis les plans et réglements, accompagnés des observations et oppositions éventuelles, sont soumis au Conseil d'Etat qui décide de leur adoption.

Les plans ne sont soumis à aucune assemblée ; Ils n'ont pas à être votés.

Les plans des zones sont même exceptés de la procédure d'enquête. Le bureau du plan d'extension les propose directement au Conseil d'Etat pour adoption, donc sans enquête publique.

La loi prévoit, en outre, des « Plans préparatoires d'extension » qui permettent à l'Etat de s'opposer à l'octroi d'un permis de construire inopportun. Le Conseil d'Etat déclare alors que la région intéressée est l'objet d'un plan préparatoire. Dès ce moment, toute demande de permis de construire dans le périmètre du plan doit être soumise à l'examen du bureau du plan d'extension cantonal. L'Etat peut s'opposer à l'octroi d'un permis de construire, s'il estime que la construction projetée compromet l'aspect ou le caractère de la région.

La loi précise que, si par l'effet des plans ou des règlements, une parcelle dont la valeur résulte principalement du fait qu'on peut y bâtir, devient inconstructible, le propriétaire peut exiger l'expropriation.

La loi permet d'autre part au Conseil d'Etat de fixer des règles relatives à l'ordre et aux dimensions des constructions, applicables à l'ensemble du canton.

Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux communes ayant déjà des dispositions réglementaires sur la matière.

Ainsi : l'ordre contigu, c'est-à-dire la construction à la limite de la propriété n'est plus autorisé dans le canton de Vaud, sauf dans les communes qui ont déterminé des zones prescrivant l'ordre de construction dans leur plan d'extension communal.

Autre point de même nature : aucune construction ne peut comporter plus de deux étages sur rez-de-chaussée, et cela sur tout le territoire cantonal, sauf dans les communes ayant introduit des gabarits de hauteur dans leur réglement communal.

Tous les réglements communaux doivent d'ailleurs être approuvés par l'Etat avant d'entrer en vigueur.

URBANISME EN U. R. S. S.

COMMENT EST ELABORE LE PROJET DE RECONSTRUCTICN D'UNE VILLE.

I. - L'élaboration du plan de reconstruction d'une ville.

La plupart des villes à reconstruire après les destructions causées par la guerre avaient généralement les matériaux nécessaires et un plan de reconstruction plus ou moins élaboré. C'est pourquoi, avant d'élaborer le plan de reconstruction, on prend connaissance et on vérifie ces matériaux et ce projet.

Ensuite on procède à l'examen de la ville et on établit l'importance et le caractère des destructions suivant un système de classement.

Le plan est dressé par des architectes, des économistes, des techniciens de la construction industrielle, des médecins sanitaires et des spécialistes en ce qui concerne les monuments historiques et autres.

Les perspectives du développement économique de la ville et le nombre de ses habitants sont soumis à l'examen de la Commission du Plan d'Etat.

Le projet de reconstruction est élaboré sur la base de toutes les données obtenues : on tient compte de la possibilité de tirer parti au maximum des immeubles intacts et de remédier aux défauts du plan en tirant profit des destructions.

Le règlement de l'élaboration des projets de planification des villes et des villages a été fixé dans l'arrêté spécial N° 488 du Conseil des Ministres de la R.S.F.S.R., le 9 août 1945, et dans une instruction de la Direction de l'Architecture de la R.S.F.R.F. publiée afin de compléter le dit arrêté.

II. - Approbation du plan.

Le projet du plan d'une ville doit être approuvé par l'architecte en chef de la ville, par le Comité exécutif municipal et régional, par la Direction ou le Comité de l'Architecture et par le Conseil des Ministres de la République.

On consulte toutes les personnes compétentes de la ville pour discuter le projet sur place. Avant d'être approuvé, le projet est soumis à l'examen de spécialistes.

III. - Le rôle du soviet de la ville et de la direction de l'architecture de la ville.

Ces organisations contribuent à l'élaboration des plans de développement ultérieur de la ville, aident à se procurer des documentations basées sur des faits et prennent par à la discussion des propositions se rapportant au projet. Règle générale, les projets des plans généraux, surtout dans les grands centres, sont élaborés dans des ateliers spéciaux d'une manière centralisée et sur la demande de la Direction de l'Architecture de la République. D'une manière ou d'une autre, l'architecte en chef de la ville prend nécessairement part à ces travaux. Habituellement, on élabore sur place les détails du projet de planification ; ce travail se fait dans les bureaux de projet des architectes de la ville avec la participation de spécialistes.

IV. - Réalisation du plan.

Le plan général est prévu pour 15 ans. Mais en premier lieu, on s'occupe du projet des travaux de construction de première tranche, d'une durée de 5 ans.

Ce premier plan quinquennal des travaux de construction les plus urgents est en accord avec tout le plan quinquennal de l'économie nationale de l'U.R.S.S. et avec le plan de l'économie de la région envisagée, en tant que faisant partie d'une République de l'Union Soviétique.

V. - La discussion publique du projet de planification.

Les larges couches de la population de la ville sont invitées à prendre part à la discussion du projet du plan général. Avant l'examen du projet, le Comité exécutif municipal organise ordinairement des expositions et une discussion publique du projet. La presse périodique locale prend une part active à la discussion. Souvent, le projet et les matériaux sont exposés dans les musées du pays.

V. A. LAVROV.
Architecte.

PROBLÈMES URBANISTIQUES EN BULGARIE

Après la fin de la première guerre mondiale, un mouvement pour la révision des plans urbanistiques sur la base des principes contemporains, se développa parmi les jeunes architectes bulgares. Il fallut cependant travailler et agir d'après l'opinion publique et gouvernementale pendant de longues années afin qu'une idée pareille puisse se faire accepter. Ce n'est qu'après 1931 que commença, pour la première fois, la préparation des matériaux pour la solution des problèmes urbanistiques de la capitale, Sofia. Dès lors, le mouvement pour l'aménagement urbanistique de nos villes commença à se développer, aidé aussi par les jeunes forces composées d'urbanistes diplomés à Paris, parmi lesquels se distingua particulièrement l'architecte Liuben Tonev, actuellement professeur d'urbanisme à l'Ecole Technique Supérieure de Sofia. Parallèlement à l'élaboration du plan urbanistique de Sofia, qui a pu être achevé et légalisé vers 1938, des plans semblables ont été préparés pour nombre d'autres villes et villages. En outre, en 1941, une nouvelle loi concernant l'aménagement de nos villes du passé, prévoyait une planification urbanistique obligatoire de toutes les villes de plus de 20.000 habitants, de celles ayant un intérêt historique, ainsi que des villégiatures. La nouvelle guerre mondiale retarda cet aménagement urbanistique de nos villes, mais à présent nombre de plans concernant des villes, grandes et petites, telles que Varna, Roussé, Bourgas etc., seront arrêtés après des concours annoncés pour le proche avenir, ou qui ont déjà été approuvés. Certains sont même en voie d'exécution.

Par leurs plans et leurs travaux de concours, les jeunes urbanistes bulgares ont prouvé qu'ils peuvent très bien manier le matériel urbanistique et qu'ils ont des conceptions mûres et solides concernant ces problèmes.

Au début de l'année 1944, la capitale Sofia fut cruellement attaquée et presque complètement détruite dans sa partie centrale. A la fin de la même année, le Gouvernement fasciste a été renversé par notre mouvement de résistance, les nazis ont été chassés de notre pays, une nouvelle situation politique, sociale et urbanistique fut créée, qui imposa la révision du plan urbanistique de Sofia de 1938, plan qui avait été élaboré dans un climat politique et social bien différent. En 1925, un concours pour cette révision du plan fut organisé ; environ 120 architectes prirent part à ce concours et 35 projets furent reçus. Finalement, un nouveau plan élaboré de la synthèse des projets approuvés ; pour son application, une loi spéciale créa le Conseil Urbanistique près de la Municipalité de Sofia. D'autre part, les plans concernant toutes les autres villes sont approuvés et acceptés, conformément à la loi de 1941 sus-mentionnée, par un Conseil Urbanistique Supérieur d'Etat, auprès du Ministère des Travaux Publics.

A présent, un certain nombre de concours sont organisés pour l'aménagement architectural et urbanistique des places principales et parties centrales de Sofia dont les bases ont été fixées par le plan urbanistique général.

Une conférence nationale des architectes du pays sera convoquée au mois de Mai, dans le but d'examiner et de prendre des décisions concernant les problèmes des habitations dans les villes et surtout dans les villages. En ce qui concerne les villages plus spécialement, vu les tendances nouvelles vers l'exploitation coopérative de la terre, une réforme fondamentale de leurs aspects urbanistiques ainsi que de l'habitation paysanne s'impose. Plus de dix équipes d'architectes ont été chargés de l'étude et de la préparation des matériaux pour cette conférence ainsi que des rapports.

En outre, un loi pour la création d'un institut pour les problèmes des habitations et d'urbanisme auprès du Ministère des Affaires Sociales a été élaborée et est étudiée en ce moment par les autorités compétentes.

En conclusion, on peut dire que, du point de vue urbanistique, la Bulgarie s'est engagée dans une bonne voie d'aménagement des villes et villages, voie qui, espérons-le, donnera de bons résultats. résultats.

Les efforts sont dirigés aussi dans le sens d'une urbanisation générale planifiée du pays tout entier. Dans ce but, il a été créé un Conseil Supérieur économique d'Etat qui éclaircira et préparera les matériaux pour la solution de ce grand problème urbanistique.

Arch. Jordan JORDANOFF.
Sofia.